

# **INTRODUCCION A LA ARQUITECTURA DE LAS ESTACIONES EN ESPAÑA**

Al incorporar una sección española a la exposición y catálogo del Centro Pompidou, sobre «Le Temps des gares», se ha pretendido dar a conocer la arquitectura de nuestras estaciones, fundamentalmente dentro del que sería su «período heroico», 1833-1936, y que son prácticamente desconocidas para muchos. No se trata de una catalogación de los edificios, sino de una aproximación a su realidad arquitectónica y como tal incluida en nuestro patrimonio cultural que es necesario salvaguardar debidamente.

Al propio tiempo se intenta llamar la atención a través de este rápido viaje, de estación en estación, tanto al ciudadano común que se acerca a ellas como a los responsables directos de su mantenimiento. Actualmente asistimos a un proceso de renovación de las estaciones que muchas veces pone en peligro, total o parcialmente, a las mismas. En este sentido no debe olvidarse que muchas de las estaciones aquí reseñadas alcanzan un valor arquitectónico, histórico y artístico que excede en mucho a buena parte de los edificios civiles y religiosos clasificados y declarados monumentos histórico-artísticos.

**Pedro Navascués  
Inmaculada Aguilar**

# EL DESARROLLO DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA

La invención de James Watt (1736-1819) supuso un perfeccionamiento de las experiencias realizadas hasta entonces sobre la máquina a vapor por Papin, Severy, Newcomen y Cawley, concretamente se basó en la máquina a vapor de Newcomen, a la que le introdujo el condensador separado, y posteriormente incluyó la válvula de distribución, el paralelogramo y el regulador de fuerza centrífuga. Watt se asoció con Matthew Boulton, el cual poseía una fundición donde construían máquinas a vapor, patentando el invento y dedicándose a su producción.

*Uno de los elementos fundamentales del ferrocarril, los railes, también tienen antecedentes muy lejanos, es un sistema ya utilizado desde los egipcios con el único fin de reducir la resistencia al rodaje y disminuir la fuerza de tracción. Ya en el siglo XVII en Inglaterra se empezaron a utilizar, en las minas, vagonetas que se deslizaban sobre carriles de madera utilizando tracción animal. En el siglo XVIII pasaron de ser de madera a hierro de fundición, luego de hierro laminado y finalmente de acero duro.*

Hasta la locomotora de Stephenson y su puesta en marcha del primer ferrocarril propiamente dicho, se produjeron experiencias dignas de citar: En 1802, el ingeniero Richard Trevithick y su compañero Andrew Vivian patentaron una locomotora a vapor que se desplazaba sobre railes, y, en 1804, hizo mover el primer convoy ferroviario a 8 Km. hora. En 1811, John Blenkinsop construyó la locomotora de dos cilindros verticales con una tercera rueda que se enganchaba a un tercer raíl, es decir el tren cremallera; surgió también el funicular y otros experimentos de Hedley, etc. Todo ello llevó a la creación de la locomotora de Stephenson en 1814, que perfeccionó en 1815. Debido a estos avances fue Edward Pease quien encargó a Stephenson

la construcción de la línea ferroviaria desde las minas de Darlington al puerto de Stockon, que se inauguró el 27 de septiembre de 1825. Un ingeniero francés, Marc Seguin (1786-1875), ideó la caldera tubular que Stephenson colocó en su locomotora, llamándola «the Rocket» —«El Cohete»—, que en 1829 ganó el concurso de Rainhill para la línea Liverpool-Manchester, inaugurada en 1830 para el servicio de viajeros.

En toda Europa y continente americano comenzaron en estos años a surgir las primeras líneas de ferrocarril. Francia dio su autorización en 1826 para la línea Lyon-Saint Etienne, que se inauguró en 1832; después surgieron las líneas de París-Rouen, Rouen-El Havre y París-Estrasburgo. En Alemania la primera línea fue Nuremberg-Fruth, en 1835. En Bélgica se inauguraba en 1835, en Italia en 1839, Austria en 1837, Holanda en 1839, Dinamarca en 1847 y Suiza en 1848. En Estados Unidos el ferrocarril comenzó para el transporte de material minero, en 1826, en las líneas de Quincy en Massachusetts y en la de Carbondale-Honesdale, y finalmente para el transporte de viajeros al final del año 1830 en el trayecto Baltimore-Ohio.

En España hay varios intentos por los años 30 que no se harán realidad hasta 18 años más tarde. La primera concesión se dio para la línea férrea de Jerez a Portal, en 1829, a nombre de don José Díaz Imbrechts; en 1830, don Marcelino Calero y Portocarrero consigue la concesión para Jerez al Puerto de Santa María; en 1833, en Cataluña, don Francisco Fasio pide la concesión de la línea de Reus a Tarragona. También tuvo un interés muy temprano por este invento la provincia de Vizcaya, con la particularidad de que no se trataba de una iniciativa privada sino de una entidad pública como la Diputación General de Vizcaya

que pidió la concesión de la línea de Valmaseda... Todos estos primeros intentos quedan en el olvido, pues hay que esperar al final de la década de los 40 para ver el ferrocarril por tierras españolas. Fue después de los siete años de guerras civiles cuando se inauguró la primera línea de Barcelona a Mataró el 28 de octubre de 1848, con un recorrido de 28,26 Km., la concesión fue obtenida por don José M.<sup>a</sup> Roca y posteriormente formó una sociedad con colaboradores como don Miguel Biada. Esta sociedad, según indicación del Señor Locke, contrató a los señores Mackenzie y Brassey para la construcción de esta línea férrea. Su inauguración fue un hecho capital en Barcelona, acudiendo el obispo de la diócesis y el de Puerto Rico, el Capitán General, el jefe político, varios generales y representantes de las autoridades de los pueblos catalanes, así como numerosos ciudadanos.

El ferrocarril supuso la introducción de un nuevo elemento vivo en muchos de los aspectos de nuestra sociedad, la literatura de la época lo recoge muy a menudo, se hicieron octavillas, poemas, medallas, etc.

Algunos versos recordaban el acontecimiento de esta forma:

*Esta casa de campaña,  
sita a la orilla del mar,  
por su frente vio pasar  
el primer carril de España.  
Si de Mongat la montaña  
un inglés agujereó,  
toda la España aplaudió  
el genio de Barcelona,  
que con vapor proporciona  
ir volando a Mataró.*

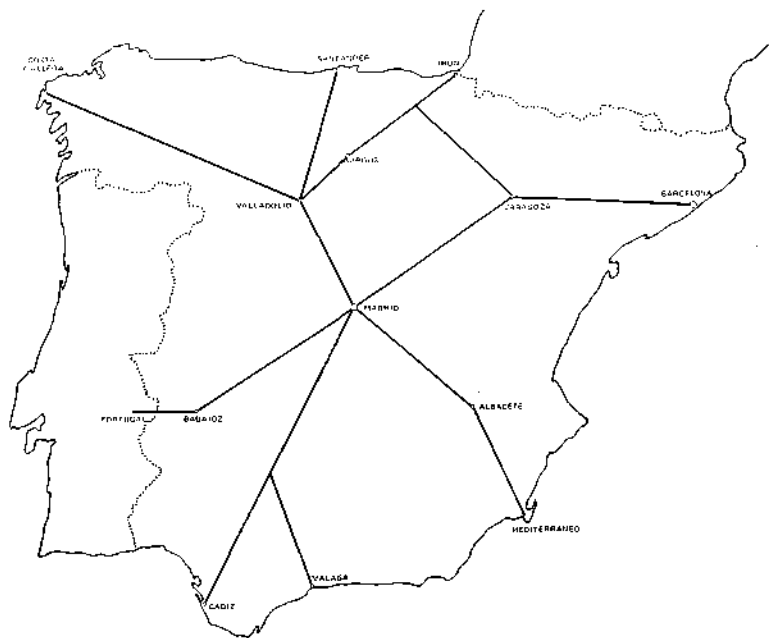
La otra gran inauguración se realizó con motivo de la puesta en servicio, de la línea Madrid a Aranjuez. Su historia comienza en 1844 cuando don Pedro de Lara realiza un proyecto de este camino de hierro y pide su concesión, que obtiene en abril de este mismo

año. Fue principalmente gracias a la ayuda económica prestada por don José de Salamanca cuando en 1845 se hace cargo de la construcción y explotación de la línea, contrata con los hermanos Green, ingleses, la redacción del proyecto e inician las obras. Después de pasar varias dificultades que obligarán incluso a hacer huir a don José de Salamanca por una temporada, por fin se consigue la ayuda del Gobierno, se llama a Eugenio Flachat, francés, que da su aprobación de lo realizado hasta ese momento y se prosiguen las obras.

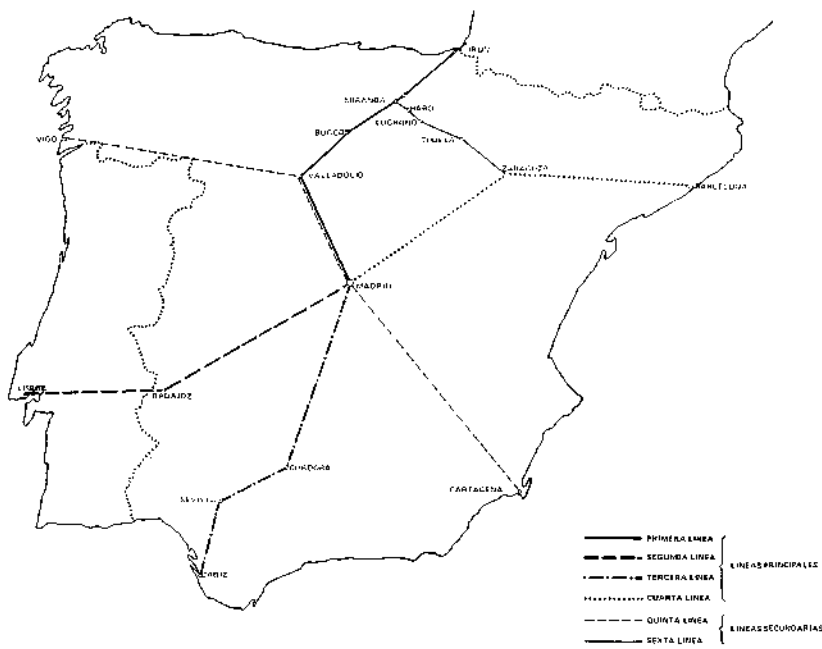
El 9 de febrero de 1851 se celebra la inauguración de la línea con todo lujo de detalles, principalmente debido a la presencia de la reina Isabel II, para este objeto se armó un coche salón reservado para la reina: «Formábanlo dos compartimentos, que dejan en medio un saloncito, vestido todo de terciopelo azul, en sus ángulos están los cuatro sillones regios, y en el centro, como en las salas espaciosas, hay un diván circular, o pastel, sobre el que se levanta una bellísima copa cincelada, de Mellerio. Encima de ella pende del techo un globo de cristal, de tibia luz, que es como el astro misterioso de aquella encantada estancia o especie de saloncito portátil de los palacios de Madrid o Aranjuez, que para llevar a los reyes corre de uno a otro y es digno de éstos».

El ferrocarril llegaría hasta el mismo Palacio de Aranjuez, entrando por la Puerta de Damas hasta la escalera principal. Estaba toda la Junta de Gobierno, encabezada por don Juan Bravo Murillo; corriendo la bendición a cargo del señor Arzobispo de Toledo, cardenal Bonal y Orba.

En los años 1845 y 1846 se autorizaron veintiuna líneas de ferrocarril con una extensión de 6.700 Km., que sólo existieron en el papel y nunca llegaron a realizarse. La historia de las primeras líneas



Sistema de líneas de primer orden según la Comisión de las Cortes Constituyentes de 1854.



Líneas de primer orden y puntos intermedios preceptivos. Propuesta de Sagasta, 1855.

de ferrocarril contienen unas pautas muy similares que más bien nos indican un mal general, problemas económicos, poca ayuda por parte del Estado, peticiones de concesiones por parte del capital extranjero, dependencia a nivel constructivo de ingenieros extranjeros, ingleses, franceses y belgas principalmente, dependencia en la importación de material móvil y fijo como locomotoras, carriles... y material de fundición. Estos problemas perduran hasta bien transcurrido el siglo. Era necesario pensar en el ferrocarril, como decía J. M.<sup>a</sup> Jover, como una obra pública, pues el tendido ferroviario supone movilización, mano de obra, producción industrial y movilización de capitales.

La legislación española con respecto al tema del ferrocarril no tuvo ideas claras desde su comienzo y surgieron diversas propuestas en diferentes direcciones hasta finales de siglo. Su inicio fue un algo tardío con respecto a las primeras propuestas que ya hemos visto. Fue el 2 de noviembre de 1844 cuando se realiza el primer informe español redactado por Juan y José Subercase y Calixto de Santa Cruz; según muchos autores este informe ha sido lo que mejor y con mayor visión de futuro ha visto el problema del ferrocarril. Sustancialmente consta de tres puntos:

- 1.º La realización y ejecución de las líneas férreas debía de hacerse por el Estado, de no ser posible su realización a través de empresas, sociedades o particulares.
- 2.º La concesión debería admitir: limitación derecho de tarifa, rescate de la línea por el Estado y libre uso de la vía previo pago de un peaje.
- 3.º Tener suscritas las 3/4 partes del capital necesario y depositar el 10 por 100.

Pedro García Faria en 1918, en sus *Apuntes histórico-críticos acerca de los ferrocarriles españoles*, comenta sobre este informe:

«Lástima que las luminosas ideas relativas a la construcción de las líneas por el Estado, al rescate de las líneas y a la tarifas no fueran atendidas por causas múltiples y muy lamentables, como el desconocimiento por nuestros gobernantes de la trascendencia del problema, así como por la desastrosa situación financiera de la España de entonces, cuya administración sólo encontraba dinero con el enorme quebranto del 40/100».

En cuanto al proceso histórico general de los ferrocarriles, García Faria realiza también un comentario negativo:

«Las vicisitudes de la red de nuestros caminos de hierro se desarrollan paralelamente a las alternativas de éste, al extremo de que las épocas de penuria de la hacienda y las de revueltas públicas señalan los malos tiempos de la industria ferroviaria, la cual en conjunto ha sufrido también las consecuencias de la depauperación y anemia en que sumieron a España tres siglos de guerras y trastornos; a cuyas concausas puede atribuirse la deficiencia general de la riqueza y culturas españolas, la falta de estadísticas y conocimientos apropiados, el analfabetismo de muchos financieros y no pocos políticos cuyo prestigio fue en parte debido a que copiaron en malhora principios e ideas apropiadas a otras naciones próximas, de las cuales hemos imitado lo malo antes que lo bueno».

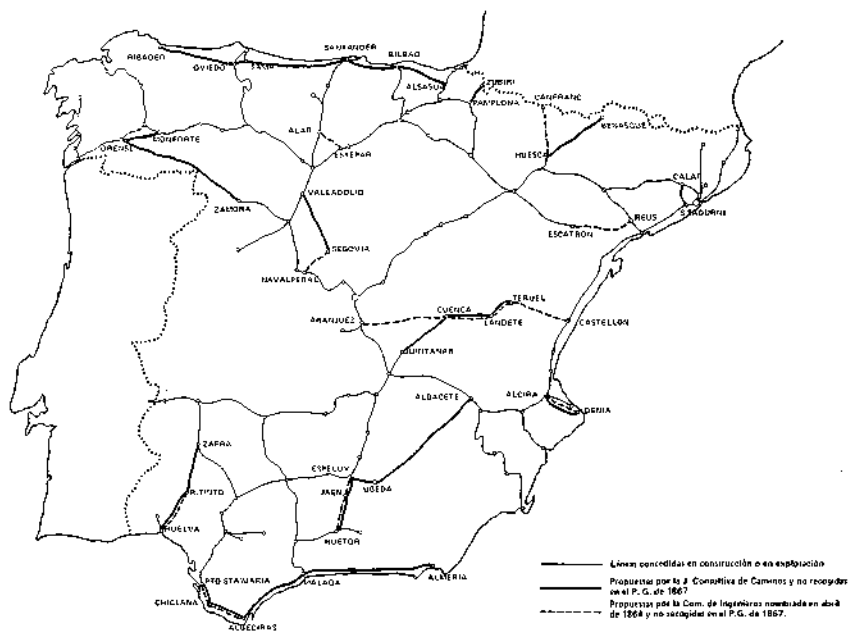
En 1930, con motivo del Congreso Internacional de Ferrocarriles, vuelve a surgir el tema de este primer informe de 1844, citando una frase de Cambó: «Aparte del famoso folleto de List, que tuvo por anticipado la intuición de lo que habían de ser los ferrocarriles alemanes sesenta años antes, es difícil, si no imposible, encontrar documento comparable a este informe... En 1844 demostraron poseer sus autores un concepto de la técnica y de la economía,

de sus funciones respectivas y sus relaciones íntimas, que no sólo es extraordinario para aquellos tiempos sino que hoy mismo no hemos visto sirva de norma a ninguno de los proyectos contemporáneos sobre ferrocarriles, y una idea de la intervención directa y activa del Estado, que, excepcional en su época, se ha considerado en toda España como novedad muchos años más tarde».

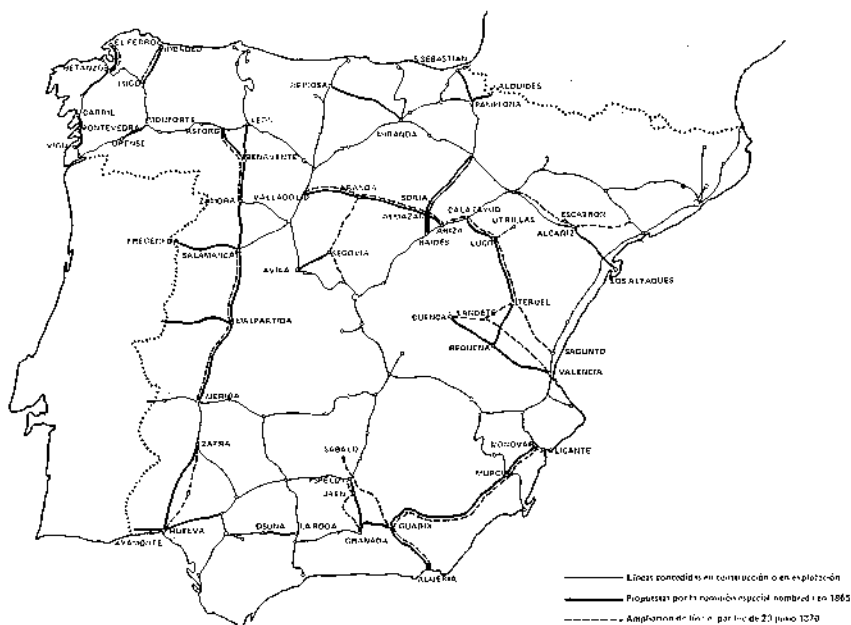
Como se puede imaginar la aprobación de este informe en diciembre de 1844 por Real Orden no tuvo mucho que ver con su original. Este mismo año se dictó la primera medida legal en la que se ajusta la construcción de los primeros ferrocarriles españoles: entre otras cosas se fija el ancho de vía en 6 pies, medida cuyas malas consecuencias se ha sufrido durante mucho tiempo, aunque en su momento se argumentaron motivos de velocidad y estabilidad.

En 1848 hubo otro intento de ley protagonizado por Bravo Murillo, que bajo su mandato se realizó el primer proyecto de Ley de ferrocarriles que no llegó a ser tal ley: «El proyecto postulaba una ordenación jurídica rigurosa de las concesiones que pasarían a ser objeto de una ley y abría la puerta, como veremos más adelante, a las subvenciones públicas y otros auxilios del Estado no previstos en la legislación anterior». Existe además en este proyecto, como en muchos de ellos, una motivación política, tema importante dentro del proceso del ferrocarril en sí. En otros momentos también se contempla la importancia del ferrocarril en la defensa y unidad del territorio nacional:

«Los caminos de hierro, decía Bravo Murillo, están llamados a cambiar las condiciones de los Estados, a difundir las ideas con una velocidad extraordinaria y desconocida hasta ahora, a facilitar todas las relaciones que constituyen la vida de los pueblos, a ser unos agentes poderosos



Anteproyectos del Plan General de Ferrocarriles de 1867.



Proyecto de Plan General de 1867 y ampliación de líneas de 1870.

de administración y de gobierno, con cuyo auxilio le será fácil al poder ejecutivo hacer sentir inmediatamente su acción tutelar o su mano severa en todos los ángulos de la monarquía a un tiempo mismo, estableciendo entre las diversas partes del Estado la cohesión y la unidad que constituyen la centralización y la fuerza real y efectiva».

El proyecto de ley de Bravo Murillo quedó entre bastidores y es en 1850 cuando Seijas Lozano, basándose en él, realiza otro proyecto de ley general, pero en su contenido se limitó a establecer una simple catalogación de líneas. Fue a partir de este momento cuando el Gobierno y en particular las Cortes empezó a preocuparse seriamente del tema; las cuestiones que más preocupaban eran:

- Delimitar la naturaleza de la red.
- Forma de articulación entre las distintas líneas.
- Fórmula eficaz para su rápida construcción.

Existían tres sistemas para la construcción de ferrocarriles, es decir, dejarlo en manos de los particulares, como en Inglaterra, o a cargo del Estado, como en Bélgica, o un sistema mixto, como en Francia.

A partir de este momento se tomó como modelo el sistema francés, es decir la Ley Básica de Ferrocarriles que las Cámaras de Francia habían aprobado en 1842. Esta ley trataba del trazado general de la línea, ventajas y franquicias concedidas a las compañías privadas y de las obligaciones de éstas con el Estado y los usuarios.

En este momento se realizó también el estudio de la comisión de Olózaga, donde se comenzó a plantear la distribución de las líneas y su clasificación, no dejando este problema a la iniciativa privada.

En 1852 se redactó el tercer proyecto de ley de ferrocarriles por Reynoso, Ministro de Fomento,

desarrollando la distribución de líneas, se fijaba de nuevo el ancho normal de vía como en el extranjero, medida que no se puso en práctica, a pesar de que en ese momento únicamente había 47,584 kilómetros construidos.

En cuanto a la distribución de líneas y su desarrollo según el estudio realizado por R. Cordero y F. Menéndez, existen tres etapas: 1848-1867, 1867-1896 y 1896-1936.

1.ª etapa: A partir de 1855 comienza el *boom* de las construcciones ferroviarias, las líneas se realizan radialmente a excepción de la línea del Ebro y la del Mediterráneo, se localizan en las zonas más ricas y centros de actividad económica, estructura arborescente, su crecimiento es a base de ramales o enlaces sin formar mallas o circuitos; se mantienen troncos comunes a distintas líneas con objeto de rebajar costes aunque ello alargue muchas veces el recorrido.

2.ª etapa: Esta segunda fase comienza con una gran disminución de la actividad constructora, sin embargo al final de la etapa se observará el segundo *boom* de construcciones, de forma que ya se constituye un 90 por 100 de la red existente en 1936. En esta fase se intentó dotar de infraestructura ferroviaria a las regiones más desatendidas, oeste y noroeste, y perfeccionar la red ya construida rebajando su excesiva centralidad y aumentando su conectividad. En estos años hay un interés estatal de dotar de red viaria a todo el territorio peninsular.

3.ª etapa: Se construyó muy poco, se intentó perfeccionar la red. En 1926, durante la Dictadura, se planteó un proyecto de construcción de ferrocarril de vía estrecha y un plan preferente de ferrocarriles de urgente construcción: «El problema principal ha sido que el hilo conductor ha sido el objetivo de minimización de los costes de construcción, eso explica la centralidad y la forma arborescente (o carencia de

itinerarios alternativos) y la aparición de los llamados puntos de Steiner: Venta de Baños y Chinchilla, puntos de empalmes de líneas (en vez de hacerlo en las poblaciones próximas como Palencia y Albacete).»

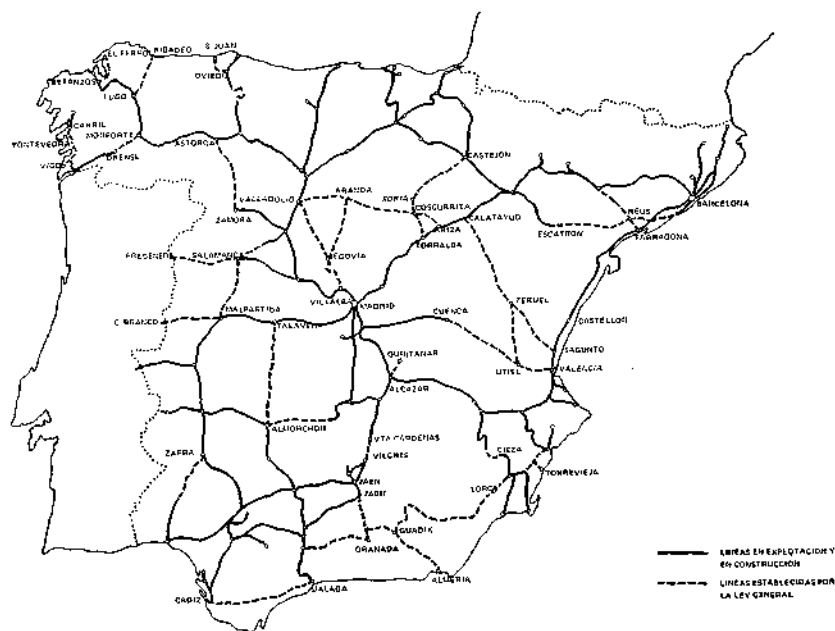
En 1853 Collantes presentó otro proyecto de ley de ferrocarriles que, de nuevo, no pasó de ser tal.

El desconcierto era grande en 1854, de modo que se nombraron dos comisiones, una encargada de realizar el proyecto definitivo, presidido por el Marqués del Duero, y otra segunda que debía realizar un informe de lo ejecutado hasta ese momento, expedientes de vías férreas, concesiones ya otorgadas o solicitadas..., estudio que dio por resultado la Ley de 3 de junio de 1855. Esta ley, inspirada en la francesa, contempló el sistema de subvenciones, las concesiones de explotación por 99 años, la revisión de tarifas cada 5 años, el ancho normal de vía en 1,67 metros y la franquicia arancelaria.

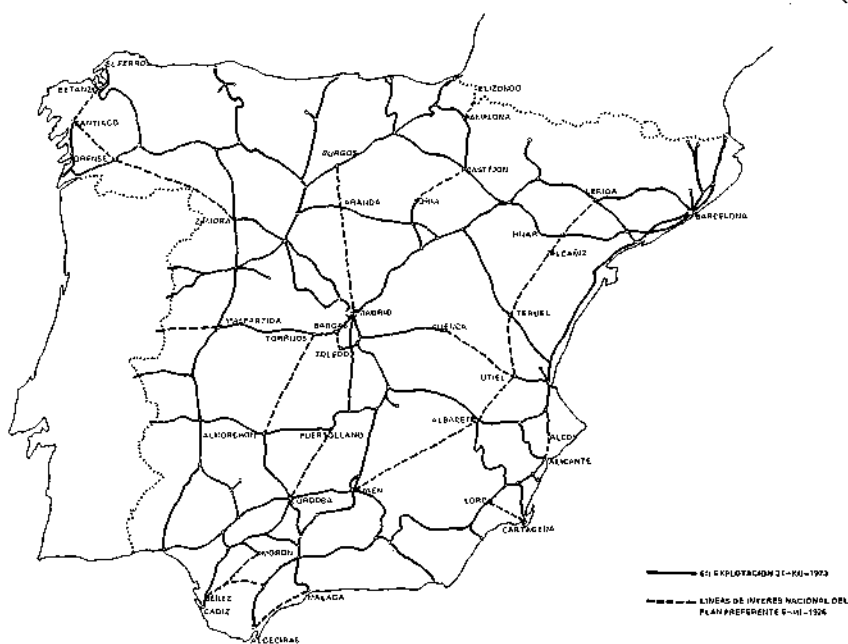
El tema de la franquicia arancelaria perjudicó fuertemente la industria nacional, pues en su origen y con el retraso que llevaba España en este aspecto no pudo competir con la industria extranjera, de forma que esta medida lo único que consiguió fue retrasar el desarrollo de la industria ferroviaria en España, además de quedar supeditada a la importación de este material.

Alzola, en 1899, comentará sobre el tema: «En esta legislación se debe la ventaja de dar a las compañías el ahorro del equivalente a los derechos marcados en el arancel de Aduanas, para todo aquello que fuera material móvil o fijo. Este sistema estimulará la construcción del ferrocarril, pero retrasó con las prorrégas sucesivas durante más de 30 años la implantación en España de la construcción de carriles y de material fijo, matando por completo la de locomotoras».

Pensemos que entonces se



Plan General de FF.CC. de 1877.



Plan Ferroviario de 1926.



produjeron algunas tentativas tempranas en la industria española como en Mataró, donde se construyó la primera locomotora española con piezas traídas de Inglaterra y montadas en sus propios talleres. En Granollers, los hermanos Girona fueron también pioneros en este ramo de la industria, siendo concesionarios de la línea Barcelona-Granollers y propietarios del taller de Nuestra Señora del Remedio, que pasó a ser la Herrería Barcelonesa. Estos talleres, en 1891, se convertirán en Sociedad Anónima de Material para Ferrocarriles y Construcciones, que más tarde se unirá a la casa Davis y dará lugar a la gran empresa Material y Construcciones. En Barcelona La Maquinista Terrete y Marítima, fundada en 1844, por Esperó Tous y Ascacibar, será una de las más importantes en nuestro país, dedicada principalmente a construcción de puentes y locomotoras; otros talleres de fundición importantes son Bonaplata (Sevilla), Jareño y Asins (Madrid), Masriera y Campins (Barcelona), Zorroza (Bilbao), etc. Sin embargo todo esto no cubrió la demanda del mercado español que hubo de acudir a material y técnicos extranjeros.

En 1856 se creó la Ley Bancaria, aprobada por las Cortes constituyentes convocadas por el Gobierno de la Unión Liberal de Espartero-O'Donnell. Esta decisión abrió las puertas al capital extranjero, ávido de invertir o ampliar sus inversiones dentro del territorio español. Por la Ley de 28 de enero de 1856 se formó la Sociedad Española Mercantil e Industrial, la Compañía General de Crédito Español y la Sociedad General de Crédito Mobiliario Español, entre las más importantes, todas ellas con mayoría de capital extranjero (inglés y francés).

Hasta 1864 no se dictó ninguna medida legislativa importante; el 13 de abril de este mismo año se concede un crédito de 500.000

pesetas para completar informaciones y verificar los estudios para clasificar los ferrocarriles de nuestra red. Este mismo año se realizaron varios estudios, uno por los señores Castro, Santa Cruz, González y Rodríguez; otro realizado por la Junta Consultiva de Caminos Canales y Puertos, y el de la Junta de Estadística, redactada en 1865 por el señor Coello.

En este ambiente libre-cambista se llegó al Decreto-ley del 14 de noviembre de 1868, que fue bastante contradictorio en su contenido, pues mientras se consignaba la ayuda del Estado y se declaraba el ferrocarril como utilidad pública y el derecho de expropiación forzosa. El preámbulo del Decreto contiene frases muy significativas del espíritu que lo animó: «El monopolio del Estado en cuanto a las obras públicas era un mal: ya no existe. El Estado constructor era contrario a los sanos principios económicos: ya no construye. El Estado dedicando sus capitales a obras públicas es todavía un sistema vicioso, desaparecerá».

Este ambiente libre-cambista no duró mucho tiempo y en 1870, con la Ley del 2 de julio, se volvió al sistema de subvenciones por el Estado de unas 60.000 pesetas por kilómetro.

En el Decreto presidencial del 5 de abril de 1873 se nombró una comisión para un nuevo proyecto de ley y reglamento de Obras Públicas, desechando el espíritu del Decreto del 14 de noviembre de 1868. Esta comisión debería estudiar las obras que debe dirigir el Estado, las obras que podían entregarse a la iniciativa particular y las obras que debían estar bajo tutela de la Administración y Corporaciones.

La Ley de 29 de diciembre de 1876 fue un hecho importantísimo; de nuevo España entra en plena actividad administrativa, dando como resultado la Ley General de Obras Públicas de 13 de abril de 1877. El 23 de noviembre se aprobó la Ley de

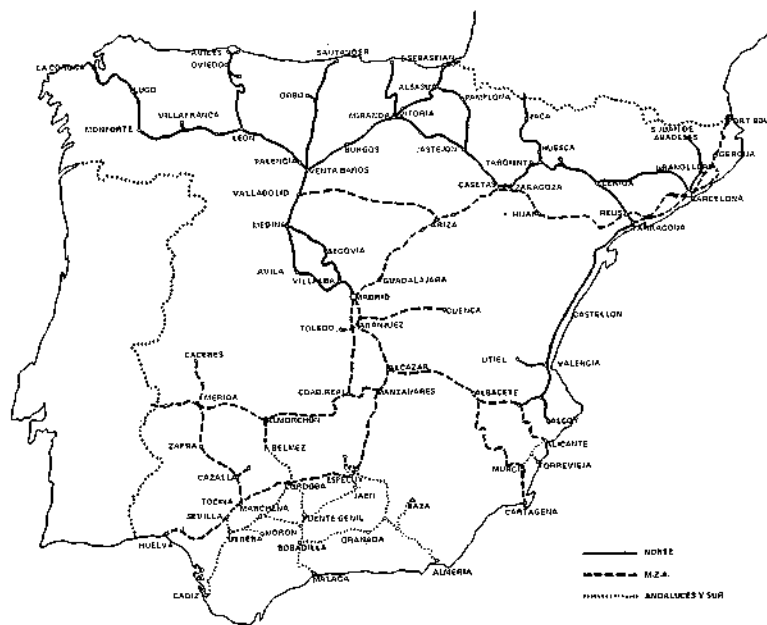
Ferrocarriles, cuyo Reglamento se dictó por Real Decreto el 24 de mayo de 1878 y seguidamente se promulgó la Ley de Policía de Ferrocarril. Con esta Ley del 23 de noviembre se legisló durante mucho tiempo el desarrollo de nuestros ferrocarriles; sin embargo, como nos indican Alzola y P. García Faria, en esta ley existe un gran vacío con respecto a los ferrocarriles de vía estrecha, pues éstos no entraban en la denominación de ferrocarriles de servicio particular ni público, cuando de hecho tenían realmente un servicio público de gran importancia.

La primera Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos se promulgó el 26 de marzo de 1908 y volvió a repetirse el 23 de febrero de 1912 de una forma mucho más completa:

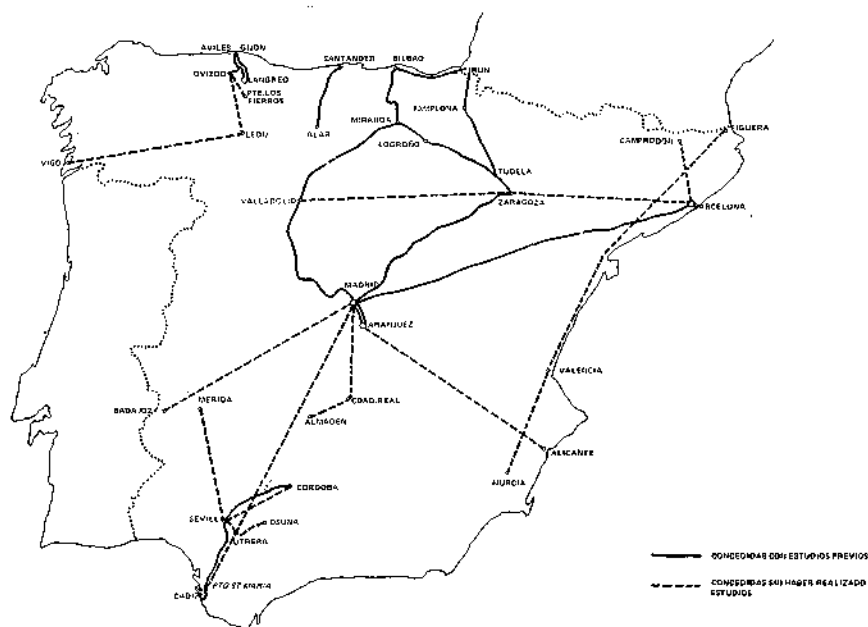
Concesiones por 99 años a sociedades y compañías domiciliadas en España y realización de un anteproyecto seguido de un concurso de proyecto.

Los años de la guerra mundial, como es lógico, llevaron a España a una crisis ferroviaria muy fuerte: encarecimiento de material, productos y mano de obra; los ferrocarriles se consagraron a movilización de tropas; las compañías se mantuvieron a la expectativa, rescindiendo contratos y absteniéndose de toda actividad financiera; escasez de material, vías y medios de toda clase, causa de atascos en las estaciones tanto de viajeros como de mercancías (sobre todo en la línea de la frontera francesa). A estos puntos señalados por V. Machimbarrena en 1930, habría que añadir: las huelgas del personal ferroviario que comenzaron en 1912 y se recrudecieron en 1916-17; el transporte de municiones y otros artículos para los beligerantes fue la causa de una despreocupación por el mercado, industria y construcciones nacionales.

Una vez pasada la guerra comenzó una época de ayuda y apoyo al ferrocarril por parte del Estado,



Líneas de las principales Compañías (1923).



Concesiones 1844-46.

incluso se puede decir con una clara intención del rescate de las líneas que llevaría a la nacionalización del ferrocarril.

En 1918 las compañías pidieron una elevación de las tarifas hasta un 15 por 100, debido al alza de precios del material y aumento de los sueldos, que agudizaron la crisis; las compañías se encontraban además de con su crisis financiera, con un material desgastado que no podía ni reparar ni renovar, con un gran vacío de locomotoras y demás material móvil que importaba del extranjero.

En octubre de 1920, por Real Orden, se crearon disposiciones para conseguir anticipos para la adquisición de material móvil, ya sea del extranjero como nacional. También en 1920, por Real Decreto, se dieron anticipos para mejorar los haberes del personal

En 1922, por Real Decreto del 15 de mayo, se creó un Consejo Superior Ferroviario que dependía directamente del Ministerio de Fomento; el 20 de enero de 1924 el Directorio Militar disolvió el anterior Consejo y creó otro nuevo, con mayor poder, por Real Orden del 12 de julio, llamado Consejo Superior de Ferrocarriles, formado por 10 vocales que constituyen la delegación del Patrimonio Ferroviario Nacional (nombrados por el Gobierno), 10 vocales en delegación de las compañías de ferrocarril, 6 vocales en delegación de los usuarios y un representante de agentes y obreros ferroviarios. En el comité ejecutivo hay 11 vocales en representación del Gobierno (5), en representación de las compañías (4) y dos en representación de los usuarios.

El Real Decreto decía: «La intervención del Estado en la explotación de ferrocarriles está impuesto por los intereses públicos.

El Estado ejercerá dicha intervención con auxilios a las empresas, respetando su gestión autónoma en cuanto no se oponga

a las normas que se fijan en estas bases.

La expresada intervención se ajustará en los términos que se detallan en estas disposiciones y se inspirará en el propósito de garantizar el rendimiento de tráfico y financiero de las explotaciones que demandan los intereses públicos y los derechos de los concesionarios, asegurando en todo momento al Estado las compensaciones económicas que le corresponden por sus auxilios.

Dentro de los límites mencionados, el Estado ejercerá por sí mismo las funciones de intervención y por convenios particulares los de auxilio y flexibilidad que exige la justa y armónica regulación de los intereses nacionales».

Se creó también una Caja Ferroviaria del Estado, necesaria para todas las operaciones financieras, además de verificar y administrar las emisiones de la deuda especial ferroviaria.

Como hemos podido observar en el movimiento legislativo de estos últimos años, el interés final, además de mejorar los servicios, era el rescate del ferrocarril y su control por el Estado, de forma que poco a poco se fueron adheriendo a este régimen ferroviario la mayor parte de las compañías.

Hubo una fuerte interrupción en el desarrollo de estas últimas disposiciones en el período republicano. Los Gobiernos se opusieron desde su comienzo a reconocer el estatuto de 1924. Se realizaron varios proyectos, el de Alborno en 1931, el de Guerra del Río en 1934, el de Lucía en 1935 y el de Velao en 1936, ninguno de ellos llegó a discutirse en las Cortes.

El período de la guerra civil fue, como es lógico, negativo para nuestros ferrocarriles, su servicio era exclusivamente el de guerra y consecuencia de ella fueron las grandes pérdidas sufridas por los efectos de la destrucción, voladuras de puentes y otros diversos ataques.

En 1939, junto con la finalización de la guerra por el Gobierno del General Franco, se tomaron las medidas pertinentes para el rescate definitivo del ferrocarril por el Estado, realizándose en tres fases:

— Ley de 8 de mayo de 1939, por la que se dispone un nuevo Consejo Directivo para cada una de las tres compañías existentes: Norte, Madrid-Zaragoza-Alicante y Oeste-Andaluces, que nombraría el Gobierno. Además de tomar la medida de adquirir por cuenta del Estado todo el material móvil necesario a la red y su fabricación.

— Ley de bases de Ordenación ferroviaria y de los transportes por carretera del 24 de enero de 1941, por la que se consolida la plena propiedad por el Estado de todas las líneas férreas españolas de ancho normal. A las compañías se les dejaba en propiedad todo lo que no fueran líneas, equipo y lo necesario para la explotación ferroviaria, lo cual suponía todavía bastante material. En 1941 se creó la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles para hacerse cargo de la explotación de las líneas ya rescatadas, poniéndose bajo una sola dirección general, siendo su primer director don Javier Marquina y Borrás.

— Ley de 27 de febrero de 1943, sobre el pago del precio del rescate del ferrocarril por conversión voluntaria del valor de las acciones y obligaciones de las compañías en títulos de la deuda amortizable del Estado. Es decir, después de muchas conversaciones Estado-compañías y con la ayuda del Ministerio de Hacienda y su relación bancaria se llegó a un precio de 2.000 millones de pesetas por la compra de todo lo que supone el sistema ferroviario español. De esta forma la nacionalización de los ferrocarriles se hizo efectiva.

Los gráficos que acompañan a este capítulo están tomados de la obra «Los ferrocarriles en España, 1844-1943». Servicio de Estudios del Banco de España. Madrid, 1978.

# LA ESTACION Y LA CIUDAD

La relación existente entre la ciudad y el emplazamiento de la estación de ferrocarril es un tema de urbanismo histórico aún por estudiar. Si se exceptúa la reciente monografía sobre *Las Estaciones ferroviarias de Madrid*, en la que se analiza además de su arquitectura la incidencia en el desarrollo de la ciudad, apenas si se encuentran noticias y estudios sobre este fenómeno. Con estas líneas se pretende, bajo un punto de vista puramente morfológico, reseñar brevemente una variada casuística que no intenta sino esbozar un tema crucial para el que sería futuro urbanístico de las ciudades con estación.

En efecto, la estación se convierte muy pronto en un polo de atracción urbana de primera magnitud dentro de la ciudad tradicional. Al margen de su potencial económico y de su capacidad industrial, incluso en ciudades que ésta era mínima o nula, la estación generó cuando menos un camino, calle, ronda o carretera de la estación, una plaza de la estación, un paseo de la estación, un puente de la estación, etc., de tal modo que al final del siglo XIX los callejeros urbanos de nuestras principales ciudades registran una serie de nuevos topónimos que hacen referencia a este edificio que aceleró la comunicación de aquel núcleo urbano con el exterior. Para medir la cuantía del encuentro estación-ciudad, debemos retroceder en el tiempo ya que el ulterior crecimiento y transformación de la ciudad ha desvirtuado su relación inicial, por lo que se hace necesario una referencia cartográfica que no rebase las primeras décadas del siglo XX.

Son varios los factores determinantes que condicionan la ubicación de una estación de ferrocarril. Unas derivan del simple hecho de que se trate de una estación término o de una estación de paso, ambas en cualquier

caso están obligadas por la topografía del lugar, al tiempo que el trazado general de la línea deja con frecuencia pocas opciones para fijar el asentamiento de la estación. No se trata tan solo del edificio sino de contemplar a la vez unas instalaciones que actuarán de barrera oponiéndose al crecimiento de la ciudad. De este modo, paradójicamente, la estación supone un foco de atracción y revitalización urbana hacia la vieja ciudad, pero al tiempo limita el crecimiento de ésta asumiendo el papel de nuevo cinturón que empieza a encerrar a las ciudades, justamente cuando el anhelo de la segunda mitad del siglo XIX fue derribar las viejas murallas que la constreñían impidiendo su desarrollo urbano.

No puede señalarse un comportamiento único en la relación estación-ciudad, pero sí se dan unas constantes que bien pudieran presentarse como consideraciones generales. Por una parte es un hecho que las estaciones de cabeza de línea o estaciones término, buscan acercarse al centro de la población, como sucede en Barcelona, Madrid o Valencia. El acercamiento de la estación al centro de cualquier núcleo urbano, de gran utilidad para el usuario, llevaba como contrapartida la dificultad del crecimiento de las instalaciones ferroviarias en una etapa inicial en la que no podía conocerse con exactitud sus futuras necesidades. Esto es lo que sucedió en la Estación del Norte de Madrid que quedó sin posibilidad de crecimiento pese a los márgenes iniciales proyectados. Otro tanto ocurrió con las del Norte y la de M.Z.A. en Barcelona, cuyas estaciones término buscaron la mayor proximidad del casco antiguo de la ciudad, mientras que sus talleres, campo de maniobras, etcétera, quedaban muy lejos. Cuando Cerdá proyectó su Ensanche (1860) hubo de forzar el diseño de su cuadrícula para poder asimilar el tendido del

ferrocarril que tanto acercaba sus estaciones de cabeza al corazón de la ciudad (Mataró, Zaragoza, Granollers, Martorell, Sarrià).

En algunos casos tanto se acercó la estación al centro que fue necesario hacerla volver sobre sus pasos, retirándola, debido a los problemas causados por su férreo cordón umbilical. Esto es lo que ocurrió en Valencia, donde la primera estación del Norte se encontraba frente al actual Ayuntamiento, dificultando el tráfico rodado a espaldas de la estación por el camino de ronda de la ciudad.

Estas y otras situaciones se repiten en nuestras ciudades en las que la estación, además de ser un acontecimiento de repercusión socioeconómica supuso un impacto no esperado en el orden urbanístico que obligó a replantear, y a modificar en muchos casos, los proyectos de ensanche que vienen a coincidir con el auge del ferrocarril en nuestro país.

Coincidencia que no siempre es tal porque al margen de la interrelación que existe entre la llegada del ferrocarril a la ciudad y su ensanche, dejando a un lado también el simbolismo progresista de esta doble realidad, lo cierto es que los orígenes financieros del ferrocarril y la nueva ciudad con frecuencia son los mismos. Resulta tópico por conocido el ejemplo del marqués de Salamanca, que al tiempo que tiene fuertes intereses en los primeros ferrocarriles españoles, además de los portugueses e italianos, financia el primer núcleo residencial burgués de Madrid. Pero la cadena sigue y las propias casas constructoras que han levantado el tendido del ferrocarril, o los puentes de hierro o las férreas cubiertas de nuestras estaciones fueron también las que intervinieron en las operaciones inmobiliarias de la ciudad. Sirva de testimonio la casa francesa Schaken que hizo fuertes inversiones como promotora de

gran número de casas de alquiler en Madrid.

En cuanto a las ciudades de paso la estación tiene un comportamiento que podríamos calificar de tangencial, e incluso en algunos casos llega a distanciarse tanto de la ciudad, por necesidades del trazado de la línea o por razones topográficas, que la estación es una realidad al margen de la ciudad. Pero aún en estos casos y por el simple hecho de la dinámica generada entre la ciudad y la estación, se produce un proceso frecuente que va desde el camino de la estación, convertido luego en calle de la estación, a llegar a ser el barrio de la estación que finalmente se contará entre los núcleos que componen la ciudad.

De cualquier modo la estación, y especialmente la de paso, tuvo un carácter suburbano y como tal en estrecha razón de vecindad con asilos (Málaga), hospitales (Castellón), cárceles (Pontevedra), plazas de toros (Valencia), cuarteles e industrias varias (San Bernardo de Sevilla), seminarios (Burgos), mataderos (Huesca), cementerios (Albacete), y en general con todas aquellas tipologías arquitectónicas que por su volumen, función y uso, no caben en la ciudad. Si se repasan los planos de nuestras ciudades a comienzos de siglo resulta sorprendente comprobar casos como el de la estación de los Ferrocarriles Andaluces en Granada, cuyo edificio más cercano era el hospital de leprosos. La de Palma de Mallorca tiene en sus inmediaciones la plaza de toros, la Casa de Misericordia, la Inclusa, el hospital militar, un cuartel y la cárcel. A su vez la estación de Ciudad Real, cerca de una de las salidas de la ciudad, de Puerta Ciruela, contaba con la vecindad de una fábrica de jabón, unas bodegas, una fábrica de chocolate, el cuartel de la Guardia Civil, el Asilo de Ancianos, una fábrica modesta de cerámica



y el Hospicio. En este aspecto no cabe duda de la consideración de la estación como una industria molesta y, como tal, su inclusión en una zona suburbial. En la misma ciudad de San Sebastián la estación se levantaba entre la antigua plaza de toros —después sustituida por la del barrio de Gros—, la Fábrica de Tabacos y el velódromo y frontón de Atocha, forzando desde la margen derecha del río Urumea la construcción de un puente, el actual de María Cristina, para evitar el largo rodeo por el puente de Santa Catalina.

Ante la imposibilidad de acometer aquí un análisis pormenorizado de cada una de las ciudades con estación, se incluyen cuatro situaciones diversas que pueden dar idea de comportamientos medios, al margen de la específica problemática de ciudades como Madrid o Barcelona.

## ALMERIA

La estación de Almería surgió al Este de la ciudad sobre un suelo agrícola ocupado por una serie de huertas con sus características casetas de labor.

La Rambla del Obispo, en la que confluyen las dos menores de Belén y Amatisterios, separaba a la ciudad de esta zona en la que el tendido de la línea Linares-Almería buscaba la salida al mar. No sólo aquella línea sino también el ferrocarril minero de Sierra Alhamilla buscaba su cargadero de mineral de hierro sobre el mar. Ambos tendidos ocuparon una zona que quedaba limitada por la «Carrera de Montserrat», hacia la ermita de este nombre, y la casi paralela «Boquera de los Caballos», por encima de lo que hoy se llama Ciudad Jardín. En la actualidad aquella boquera que salía al mar entre la Fábrica de Gas y una primera Casa de Baños, junto al taller de «La Maquinista», sobre el actual Balneario, ha servido



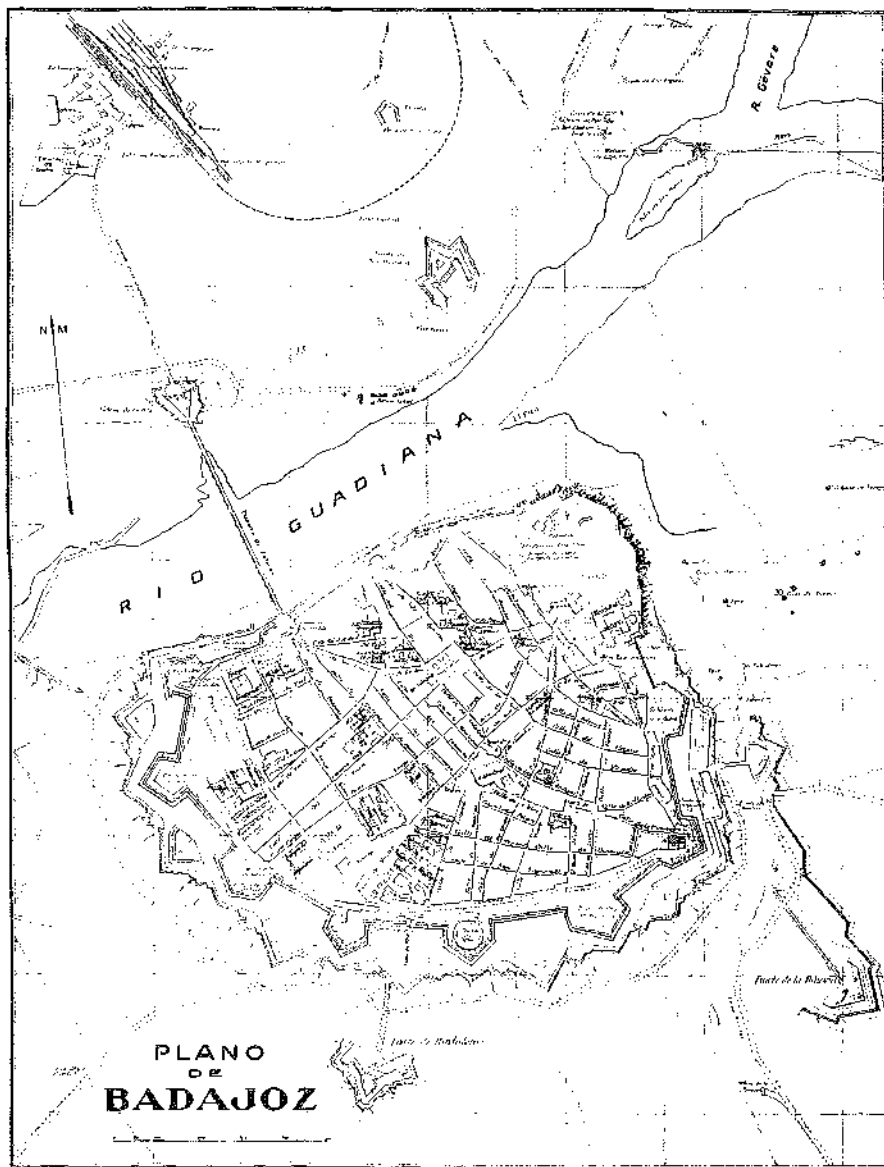
para desviar una de la líneas y proceder a cargar el mineral de hierro en un dique propio, en paralelo al profundo Embarcadero de minerales de Alquife y del gran Dique de Levante. Con esto desapareció el antiguo cargadero, junto al matadero, en cuya zona se encuentra hoy el Centro Náutico de Almería.

El edificio de la estación propiamente dicho mira hacia el norte en su fachada principal y el único acceso con que contaba desde la ciudad era la mencionada y quebrada carrera de Montserrat que pasaba a cierta distancia. Por ello se proyectó una «Vía de la Estación», que extrañamente no venía a coincidir con salida alguna importante de la ciudad, cuando lo lógico hubiera sido concebirla como continuación de la calle del Obispo Orberá. El hecho es que la estación obligó a la formación de esta nueva calle, proyectada como gran eje de un hipotético ensanche puesto que de él parten a derecha e izquierda unas calles menores que forman en su encuentro las características plazas ochavadas aprendidas en el ensanche barcelonés de Cerdá. Frente al viejo y admirable tejido urbano de la ciudad medieval y moderna, ahora la estación impulsaba, al otro lado de la Rambla del Obispo, y sobre terreno virgen, una ocupación urbanística que podría calificarse de progresista, y que lamentablemente no se vio continuada.

## BADAJOS

Muchas son las estaciones españolas que quedan lejos de los núcleos de población, e incluso en el medio rural es frecuente que una misma estación proporcione servicio a varios pueblos. Entre las ciudades españolas que contaron con ferrocarril pero a una distancia considerable podrían citarse los casos de Guadalajara,

Toledo y Jaén, pero el de Badajoz es el más notable, ya que no se trata de una simple ubicación periférica o tangencial, sino abiertamente desvinculada y lejana del núcleo urbano. La estratégica posición de la ciudad en la orilla izquierda del río Guadiana, protegiendo el puente de Palmas, y encerrada dentro de sus formidables defensas sistema Vauban, hacía difícil el acercamiento de la estación cuando además el ferrocarril llega a Badajoz por la





margen derecha del río. Una forzada curva del tendido que pasaba entre la recta del Cerro de San Juan y el Fuerte de San Cristóbal, permitía organizar la estación a cierta distancia de la fuerte Cabeza del Puente de Palmas. La estación propiamente dicha, almacenes, depósito de máquinas, taller de inyección, etc., componían este núcleo ferroviario al que se llegaba desde la ciudad por medio de un tranvía que salía de Badajoz después de dejar atrás la calle, puerta y puente de Palmas. Dicho tranvía contaba con su propia estación, muy cerca de la del ferrocarril, surgiendo entre ambas un modesto y desordenado barrio, con su propia iglesia, que pronto se convirtió en el apoyo firme de la primera zona de crecimiento de Badajoz.

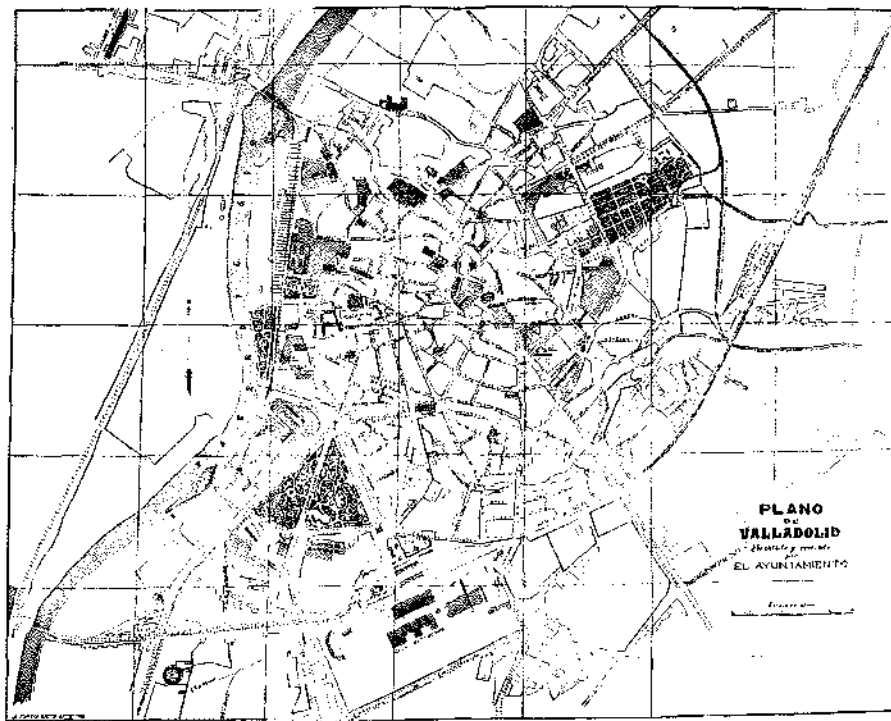
## VALLADOLID

Al margen de las calles de la Estación, del Ferrocarril y Nueva de la Estación, otros nombres anuncian en la ciudad de Valladolid la llegada del ferrocarril. En efecto, topónimos como el de «Veinte de Febrero» (1856); entre el convento de Santa Ana y el antiguo Teatro Lope de Vega, o el más importante de «Duque de Victoria», recuerdan fechas y protagonistas del memorable suceso de la aprobación del paso de la línea férrea por esta vieja capital castellana.

La primera locomotora llegó al fin a Valladolid el 10 de julio de 1860. Allí se encontraba una modesta y provisional estación que no conocería la actual hasta 1895. No obstante lo que interesa reseñar aquí es que aquella estación se situaba al sur de la ciudad, convirtiéndose desde entonces en el equivalente a los hoy llamados polígonos de desarrollo, pues no sólo las estaciones de viajeros y mercancías, inmediatas a la Fábrica de Gas, sino que al otro lado de la vía la Compañía de Caminos de

Hierro del Norte decidió instalar sus Talleres, en terrenos que, cedidos por el Ayuntamiento, ocupaban inicialmente una superficie de 140.000 metros cuadrados. Ni que decir tiene que desde el punto de vista industrial este hecho tuvo importantes repercusiones económicas, pues necesitaba de una serie de industrias subsidiarias que fueron apareciendo en su entorno, sean las Fundiciones Gabilondo o los Talleres Miguel Prado, que dieron a este sector de la ciudad un carácter marcadamente industrial frente a la antigua ciudad universitaria, conventual y mercantil. Estación y Talleres que tuvieron inicialmente el carácter de periféricos, como la no muy lejana plaza de toros, se vio pronto desbordada y nuevos barrios surgidos en sus inmediaciones fueron asimilando para la ciudad aquella estación: «El progresivo

desarrollo de la edificación hacia la parte meridional de la ciudad, revela diariamente la atracción que sobre las viviendas ejercen las grandes vías de comunicación y sobre todo los ferrocarriles. El emplazamiento de la Estación de la línea férrea del Norte unido a las condiciones de ventilación, hacen que sea mirada con mucha preferencia por los que emprenden edificaciones», dice el arquitecto J. R. Sierra en un informe sobre la ciudad en 1880. El empalme con el ferrocarril de Valladolid a Ariza (1895) haría todavía más importante la presencia de este nuevo medio de transporte en la ciudad, sin olvidar la existencia del que partiendo de una estación muy modesta, obra del ingeniero Esteban Suñol, detrás de las Hermanitas de los Pobres y no muy lejos de la Estación del Norte, unía a Valladolid con la vecina Medina de Rioseco.

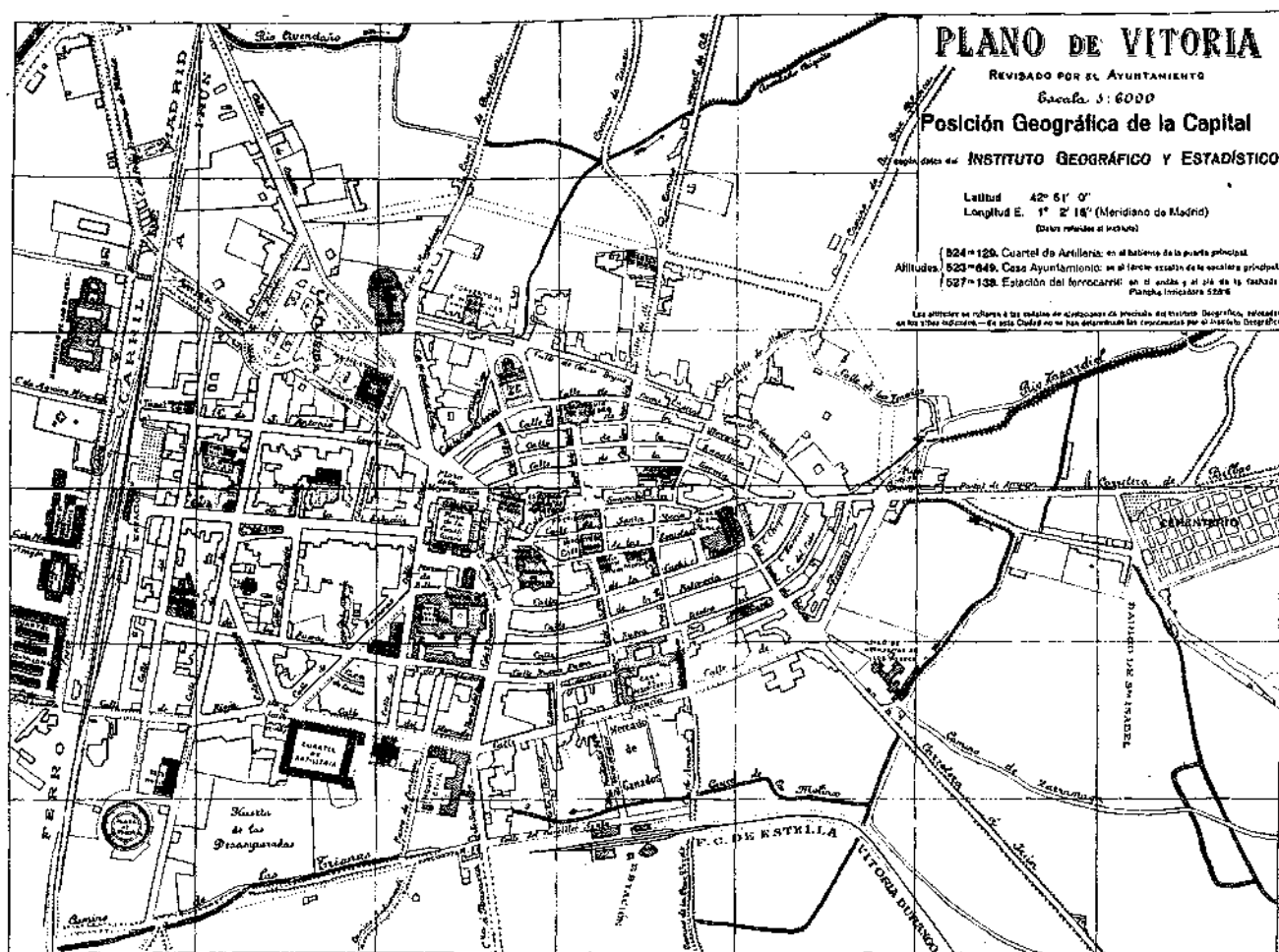


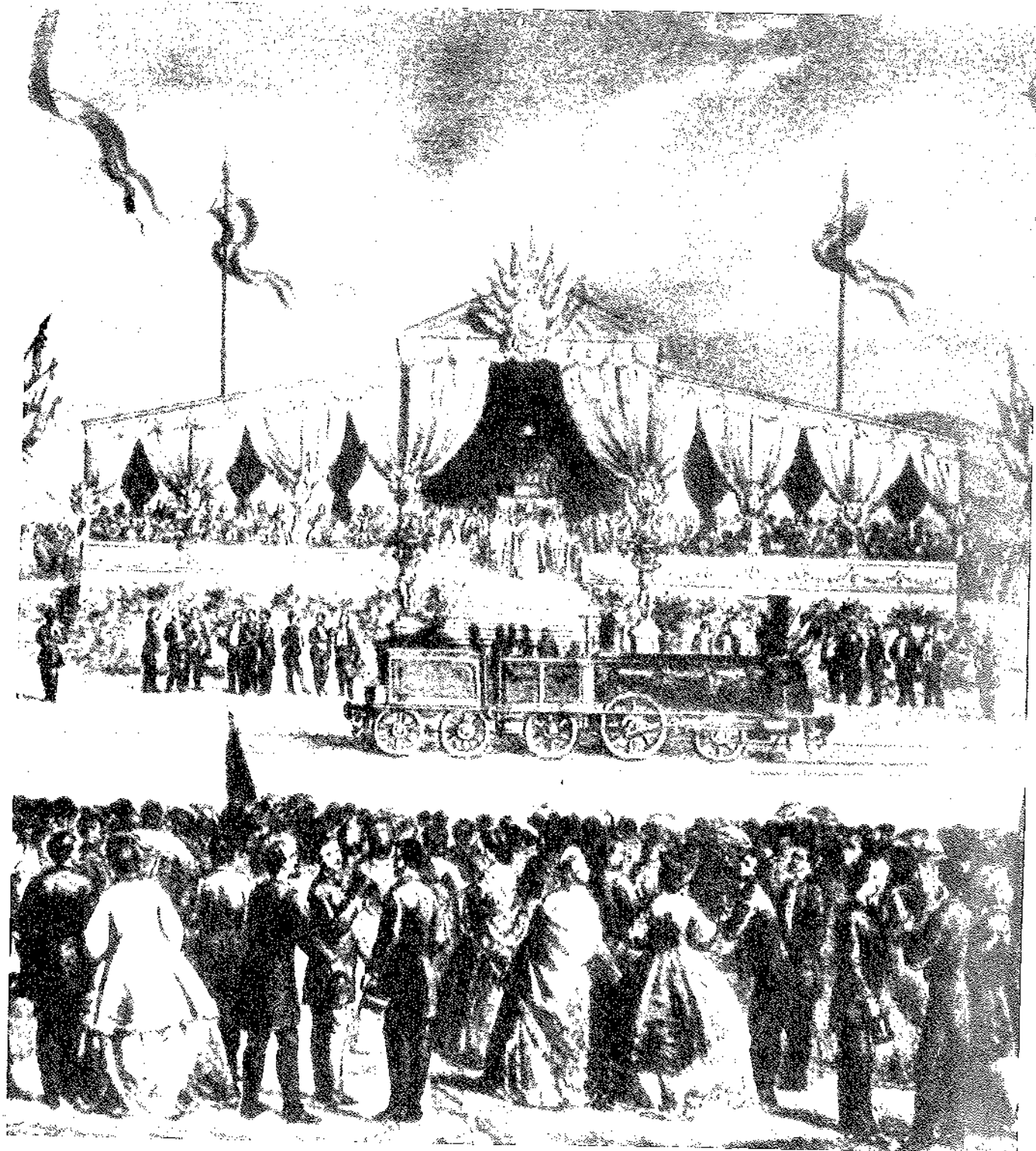
## VITORIA

El Siglo de las Luces vio alzar en Vitoria la magnífica Plaza Nueva, o de la Constitución, obra principal de Justo Antonio de Olagubel. Además de su importancia intrínseca como tipología urbanística y arquitectónica al mismo tiempo, tuvo una peculiar función en la trama de Vitoria al servir de bisagra entre la ciudad medieval en alto y la ciudad del siglo XIX en bajo. La primera, a modo de acrópolis, cuenta con un elemento de singular significación, esto es, la antigua catedral de Santa María a la que se accede por la que es calle

vertebral del casco viejo de Vitoria, y que lleva su nombre: calle de Santa María. Algo análogo sucede al otro lado de la plaza de la Constitución con el ensanche que fue gestándose en el siglo XIX. La vía eje de esta zona tenía como final de perspectiva la estación, en un edificio anterior al actual, que lógicamente llevaría el nombre de «calle de la Estación», actualmente calle de Dato. Resulta tentador proceder a una lectura que por sencilla pudiera resultar tópica, pero lo cierto es que la catedral tiñe la ciudad medieval fijando no ya un credo sino toda una forma de vida, frente a la modernidad del ensanche bajo,

presidido por la estación donde un cierto sentido laico y progresista eliminó los significantes religiosos tradicionales. En su lugar surgen los gobiernos civil y militar, el Teatro-Circo, el Frontón, etc., sin olvidar la plaza de toros detrás de las Escuelas Municipales, sintomáticamente ubicadas también en la periferia de la ciudad. De cualquier modo resulta sorprendente tras el análisis del plano la alineación de los tres goznes básicos de Vitoria como son la Catedral, la Plaza Nueva y la Estación, tres goznes en la historia de la ciudad que han representado posiblemente los tres momentos fuertes de su historia pasada.





# TIPOLOGIA Y EXPRESION ARQUITECTONICA

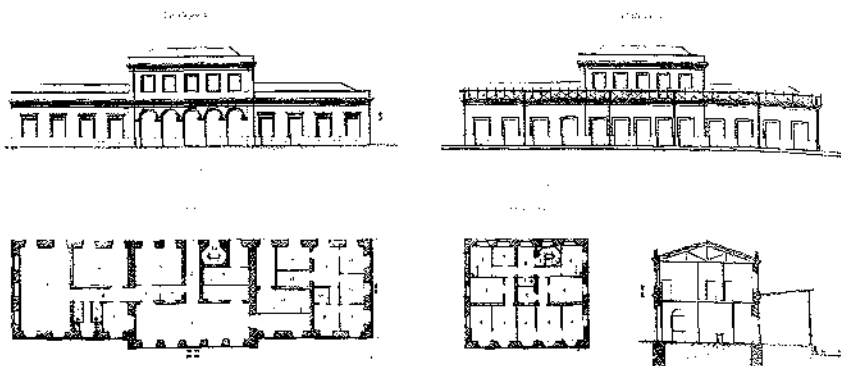
«El comercio y la industria son los dioses de hoy: las vías de comunicación y los medios de transporte son sus instrumentos indispensables; los ferrocarriles nacieron ayer y ya su influencia es incalculable. La arquitectura en su relación con el comercio y la industria merece la atención profunda de los artistas serios. Hemos llegado a una época que pide más mercados, fábricas, almacenes, muelles, estaciones de ferrocarril, etc., que arcos de triunfo y templos erigidos a la Gloria. En estas construcciones nuevas se ha desarrollado la arquitectura del hierro y del acero, combinando su empleo simultáneo con el de la madera en las armaduras. El afán de satisfacer necesidades nuevas ha llevado con frecuencia a adoptar líneas, formas y proporciones que no se encontraban en el alfabeto arquitectónico.»

De este modo, en 1846, Cesar Daly, director de la *Revue Générale de l'Architecture et des Travaux Publics*, llamaba la atención sobre la nueva arquitectura industrial que por razones de uso y programa inéditos, exigía nuevas formas y materiales. Daly en su breve artículo, que puede tenerse como el primero que intenta codificar las tipologías posibles de las estaciones de ferrocarril, termina diciendo proféticamente que «llegará un día en que las estaciones se contarán entre los edificios más importantes, en los que la arquitectura será llamada a desplegar todos sus recursos, donde su construcción será monumental. Entonces las estaciones podrán colocarse junto a las vastas y espléndidas termas romanas». Entre tanto, recuérdese que lo escribe en 1846, reconoce estar en una época de transición, siendo las estaciones que levantan entonces nada más que establecimientos provisionales, a la espera de conocer los resultados de las primeras experiencias. En resumen, el ferrocarril ha conocido un desarrollo tan extraordinariamente rápido que no

ha permitido detenerse para reflexionar sobre la arquitectura apropiada al nuevo uso y destino. No se conoce aún el programa básico de necesidades que diariamente se ven incrementadas según el ferrocarril es más capaz, más rápido, más seguro y llega a más lugares. No se sabe cuál es la distribución óptima que una estación debe mantener, cómo ha de ser su imagen exterior, etc. «A la gran creación industrial corresponderá sin duda una creación estética; pero esta última se producirá lentamente», añade Daly. Es decir, en líneas generales hay que resolver previamente el problema de la disposición de las estaciones, de sus posibles modelos, y después se haría frente al problema estético.

Esta situación, que resume una problemática común a cuantas estaciones se hacen en Europa a mediados del siglo XIX, coincide con la situación de las estaciones españolas que antes, incluso, de ser modestas estaciones fueron simples pabellones y tinglados, sin entidad arquitectónica de ningún tipo. Es frecuente que las revistas ilustradas del pasado siglo nos muestren inauguraciones de líneas en las que el ferrocarril, a su paso por las ciudades más importantes, es recibido por una arquitectura efímera, de lienzos y tablazón, pabellones reales y auténticas tiendas de campaña, allí donde con el tiempo se levantarían sólidas estaciones de férreas armaduras. Lo importante es que el tren llegue y se detenga, y ya más tarde la Compañía pensará en la estación. Cuando surge al fin la estación, en nuestros casos tempranos, como la de Barcelona, en la línea Barcelona-Mataró

ESTACIÓN DE TOLEDO.



1. Primer proyecto de la estación de Toledo (1859).

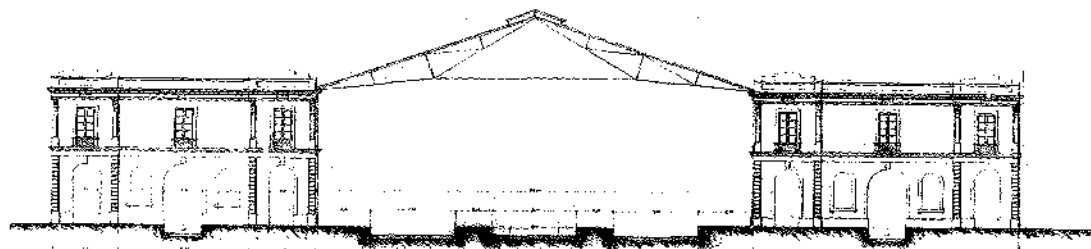
2, 3 y 4. Proyecto del ingeniero Puigdollers para la estación de Barcelona (Zaragoza-Norte), de 1862.

5. Estación de Barcelona (Zaragoza-Norte), antes de su ampliación (1862).

# ESTACION DE BARCELONA.

*Vista lateral de la Estacion, Inglad y Edificio para el servicio de Mercaderias.*

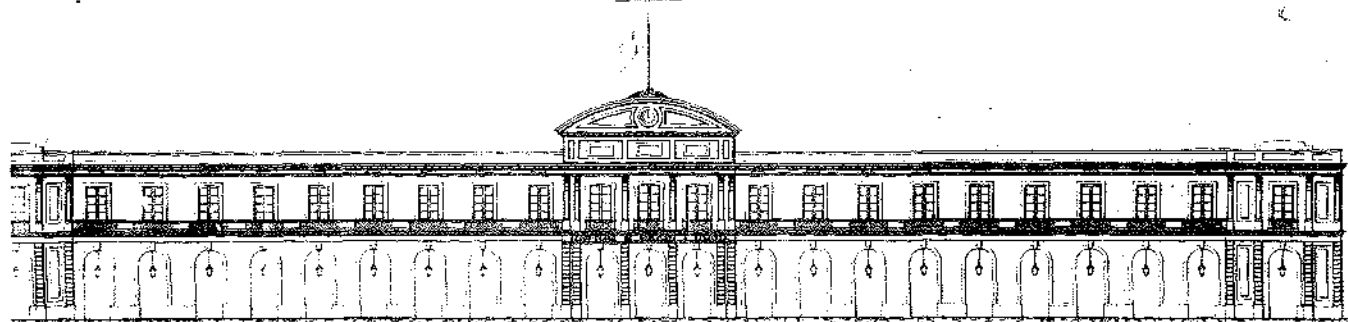
*Esc. 6 de 1 por 100*



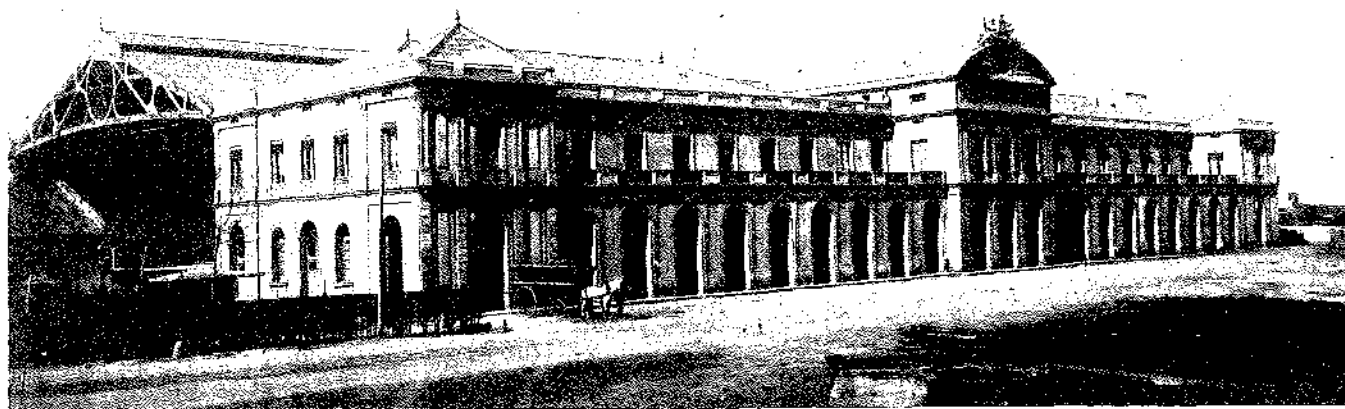
3

# ESTACION DE BARCELONA.

*Fachada principal.*



4



5

(1848), la sorpresa es grande pues, según la describe F. Wais, era de una sencillez extrema, se entraba por «la puerta del centro de un edificio de bella aunque modesta apariencia. Después de la primera pieza se hallan los salones de descanso, uno de ellos está destinado para los pasajeros que van en los coches de primera clase, es muy espacioso y está adornado con sencilla elegancia.

Inmediatamente a este salón se haya una pieza destinada para tocador de señoras. Las puertas de los salones de descanso comunican con una especie de terraplén desde el cual se sube a los carruajes». Sabemos que su aspecto externo, a pesar de su modestia, incluía algunos elementos de orden dórico, a diferencia de la pequeña estación de Mataró que llevaba otros de orden toscano, y ambas con un planteamiento análogo a la primitiva de Valencia, pues no en vano las tres se deben a ingenieros ingleses que dieron a estas primerísimas estaciones españolas una gravedad clasicista, al igual que ocurría en la propia Inglaterra en los 1830 y 1840, y de las que sería buen ejemplo la Trijunct Station en Derbyshire.

Las primeras estaciones distribuyeron su programa de necesidades de una forma intuitiva, sin diferenciar los distintos usos, de tal modo que la primera estación de Barcelona contaba, además de los salones y tocadores mencionados, un amplio taller para la composición de máquinas y carruajes, tanques, habitaciones para los empleados, depósito para carbón de piedra, herrería, etc. Con frecuencia estas dependencias, las de equipajes,

almacenes y demás se alineaban en largas naves paralelas a la vía, sin separar claramente el doble movimiento de salida y llegada de viajeros y mercancías, ni contemplar la necesidad de unos servicios generales, lo cual exigiría un replanteamiento definitivo de la disposición de las estaciones.

Desde muy pronto se llegaron a codificar las posibles soluciones, que el propio Daly adelantaba en 1846, reduciendo las variantes a cuatro alternativas: a) La entrada y salida en un solo edificio colocado en la cabeza de la línea y en dirección normal a la vía; b) La entrada y salida en dos construcciones distintas y paralelas entre sí a un lado y otro de la vía, cada una con su propio patio de coches; c) La entrada en un edificio colocado en cabeza como se propone en la primera solución, y la salida en un edificio lateral como se indica en la segunda solución (puede variarse la dinámica llevando la entrada a un lateral y la salida a la cabeza), y d) La entrada y la salida en un solo edificio lateral.

1. Miranda de Ebro.
2. Proyecto de estación de Miranda de Ebro (1862).
3. Estación de Miranda de Ebro (1862).
4. Miranda de Ebro. Banco en hierro de la estación (hacia 1865-1868).
5. Miranda de Ebro. Detalle de las armaduras fundidas en Londres hacia 1862.







Reconociendo que cualquiera de las cuatro soluciones tiene ventajas e inconvenientes, lo cierto es que la mayor parte de las estaciones europeas del siglo XIX caben en este breve esquema, no produciéndose modificaciones sustanciales hasta que se separan los niveles de la vía y la estación, como ocurre en la de Orsay (1897-1900), de París, en la que se independiza el tránsito del ferrocarril con respecto a la arquitectura de la estación. La vía se comporta como subterránea bajo la estación y ésta puede concebir su distribución con mayor libertad, como sucede desde la Second Grand Central Station de New York (1903-1913) hasta nuestra estación de Chamartín en Madrid (1972-1980).

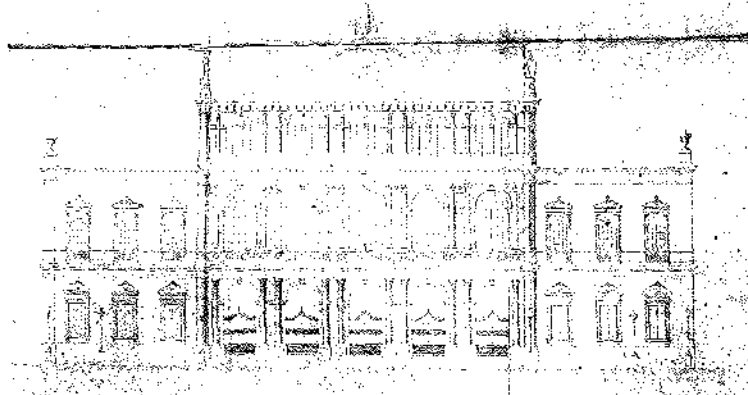
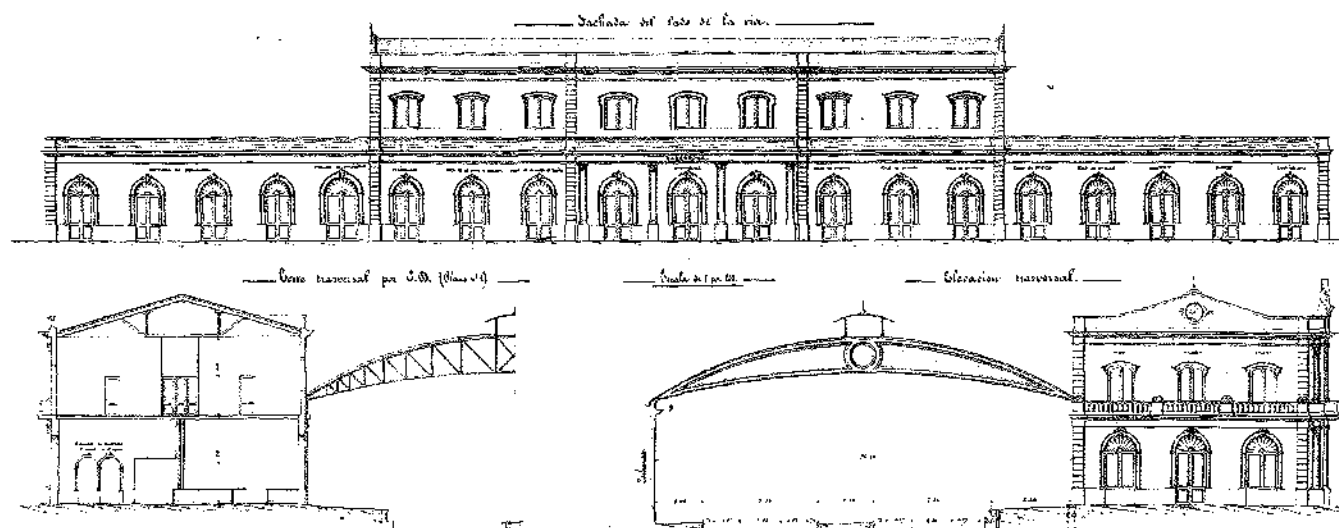
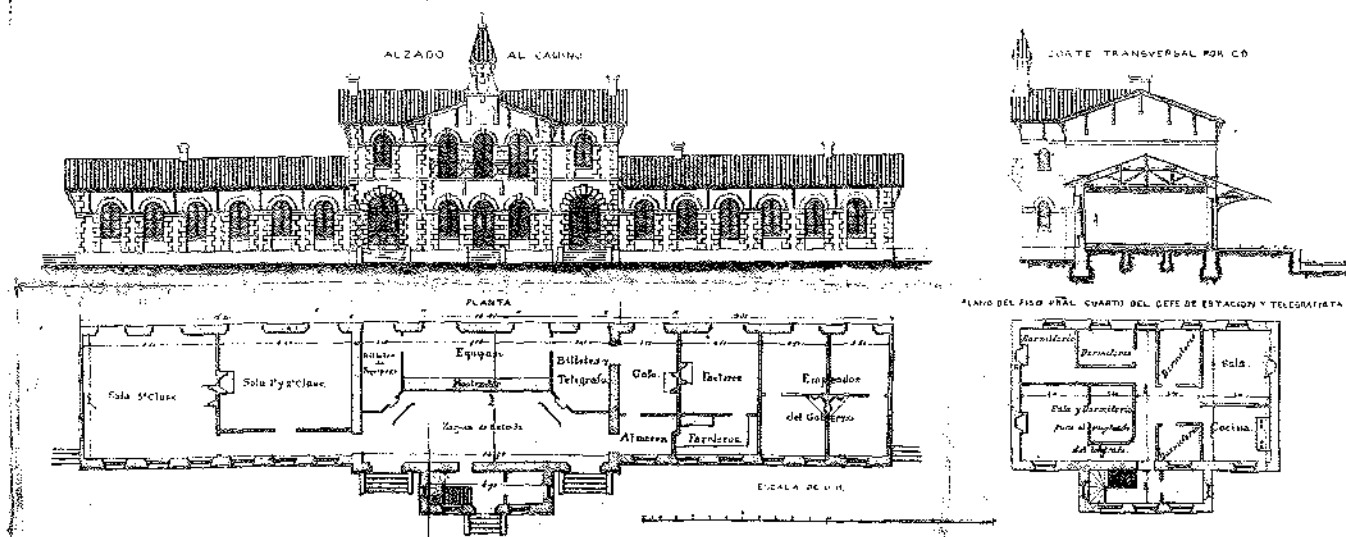
Entre las estaciones españolas los casos más frecuentes es que las estaciones término adopten la solución mixta *a/* y *b/*, esto es, aquella que dibuja en planta una U, como pueda ser la de Plaza de Armas en Sevilla. Para las estaciones de paso, por el contrario, es normal que el edificio se ubique en paralelo a la vía, como sucede en la de Burgos y tantas otras. Aunque es menos corriente la solución *b/*, si se da en muchos proyectos y algunas realizaciones, como en la estación de Irún, en la que dos edificios, paralelos a un lado y otro de la vía, albergaban, respectivamente, el edificio internacional y el nacional. Por último, resulta excepcional la variante *c/*, aunque hay algún caso, concebido en dos monumentos distintos, como en la estación del Norte de Madrid, en la que ésta dibuja una L en planta.

Además de solucionar el problema de las que llamaríamos tipologías básicas, se plantean desde muy pronto dos cuestiones complementarias y de distinto signo como son el sistema de cubrición de vías y andenes y el tratamiento «estilístico» de la estación. En relación con la primera cuestión,

las grandes estaciones contaron muy tempranamente con armaduras férreas que en su mayor parte utilizaron los célebres cuchillos Polonceau, atirantados, con sus bielas o tornapuntas de fundición, todas ellas apoyando por una parte en el edificio de la estación y por otra en columnas de hierro fundido. Sus frentes menores suelen ofrecer una imagen grata con sus faldones acristalados, remates de cinc, etc., componiendo una imagen paradójica, yuxtapuesta, entre la arquitectura y materiales tradicionales de la estación y la férrea construcción volada, de una diáfanidad extrema en su planta baja, asegurando así la máxima ventilación, que es, junto con la luz, los dos aspectos que intentan resolver estas armaduras. Ello puede comprobarse en la estación de Medina del Campo, Valladolid, San Sebastián, etc., habiéndose perdido otras muchas de gran calidad e interés como la de Burgos, sustituida por unas nada gratas marquesinas de hormigón. La tecnología del hierro fue evolucionando con gran rapidez, según nos dejaban ver las célebres galerías de máquinas de las Exposiciones Universales, no tardando mucho en percibir el eco de las nuevas soluciones como las formas de De Dion, en la Exposición Universal de París de 1878. Aquella armadura, compuesta por una serie de cuchillos armados que formaban un todo con los propios pilares de sostén, fijos a una cimentación hundida, se empleó ya en la estación de Delicias de Madrid (1879-1880), llegando a cerrar ámbitos de una luz hasta entonces no conocida, que ni las viejas soluciones carpinteriles permitían, ni tampoco el que fue durante un tiempo revolucionario sistema Polonceau.

Más adelante, y sobre todo a partir de la Galería de Máquinas de Dutert y Contamin, en la gran Exposición de París de 1889, se emplearon arcos biarticulados

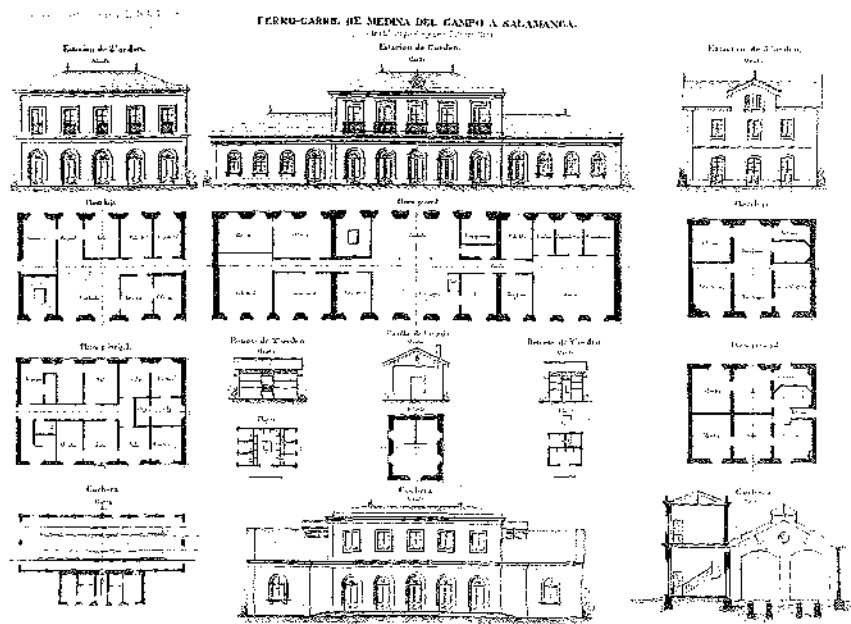
1. Primer proyecto de estación de Logroño.
2. Proyecto del ingeniero Berge para la estación de Tarragona (1866).
3. Proyecto de la fachada de la estación de Alicante. Ingeniero Porrúa (1868).



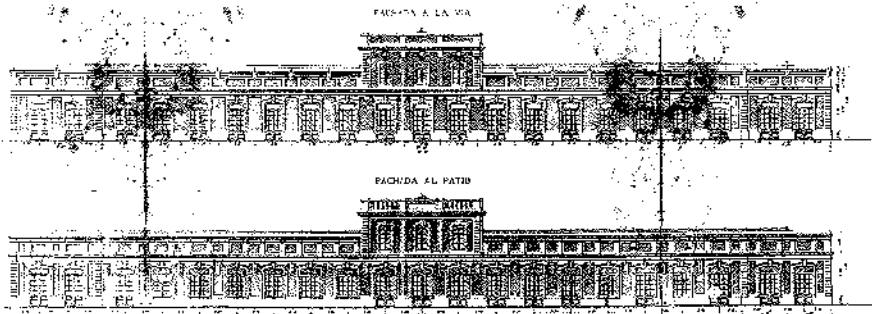
como se ve en la estación de Valencia o en la del Norte de Barcelona. Este tipo de cubiertas, con problemas de mantenimiento, puede decirse que hicieron crisis en los años 20 de nuestro siglo, en beneficio de las simples marquesinas que protegen los andenes, con lo que la estación perdía uno de los elementos que les daba mayor monumentalidad y carácter.

Finalmente debemos referirnos a otra de las cuestiones básicas, que no llegó a desaparecer como ocurrió con las férreas carenas, sino que al contrario se mantuvo y mantiene a lo largo de toda la historia de la estación como arquitectura, el tema del lenguaje expresivo, lo que Daly llamaba la cuestión estética de la estación.

Algunas de nuestras estaciones marginaron esta cuestión manteniendo un fuerte carácter industrial, como en el caso de la estación de Delicias en Madrid, que omitió toda referencia historicista y adoptando una disposición coincidente con las naves de cualquier establecimiento industrial a lo que se prestaba muy bien el hierro de la estructura y el ladrillo visto de los pabellones laterales. Otra opción consistió en ignorar tanto la imagen fabril como la historicista e intentar una arquitectura de sentido común, sencilla y funcional. Ello se dio con más facilidad en las líneas de segundo orden y en las estaciones de segunda y tercera clase, ya que núcleos urbanos más importantes necesitaban mostrar en esta nueva entrada a la ciudad una imagen fuerte. Estaciones como la de Briviesca, Cintruénigo o las proyectadas para el tramo de Medina del Campo-Salamanca, por el ingeniero Pelayo Clairac, muestran ese buen sentido de una arquitectura sobria y acertada que además se va a producir en serie, dando una grata unidad a la línea, con independencia del lugar. Los tres órdenes de estaciones



1. Estación de Briviesca.
2. Proyectos para las estaciones de la línea Medina del Campo-Salamanca. Ingeniero Clairac (1971).
3. Alzados de la estación de San Sebastián (1880). Ingeniero Biarez.
4. Estación de San Bernardo de Sevilla. Proyecto del ingeniero Jubela (1886).
5. Edificio nacional de la estación de Irún. Proyecto de 1881.
6. Estación de Irún, con el edificio Nacional (izq.) e Internacional (dcha.).



3

PLANTA DE LA ESTACION

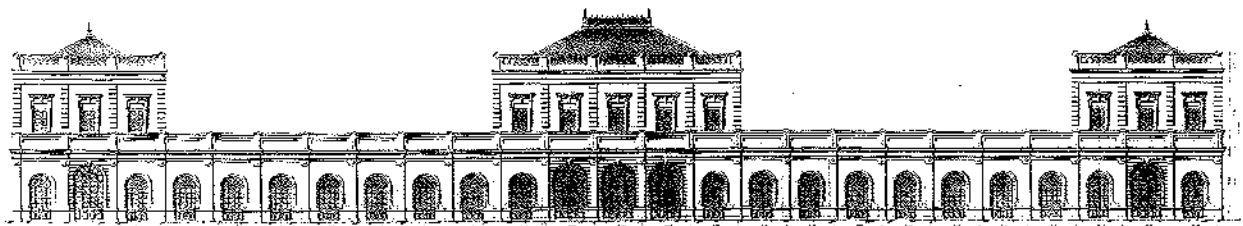
PROYECTO DE ESTACION DEFINITIVA DE S. BERNARDO

PLANTA DE LA ESTACION

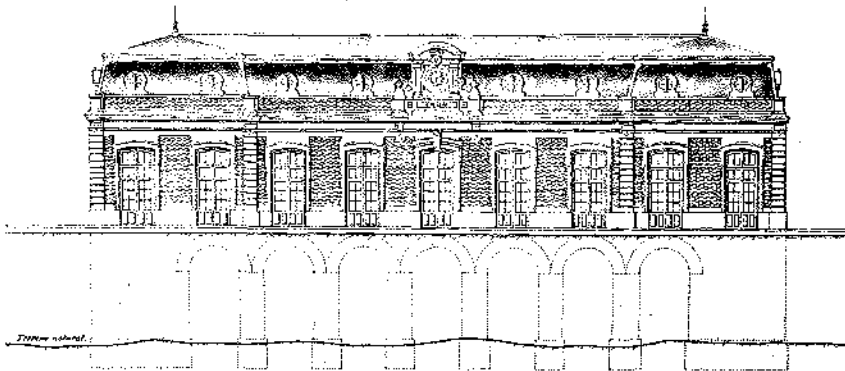
EDIFICIO DE VIAJEROS

EDIFICIO AL ARCADE

PLANTA DE LA ESTACION

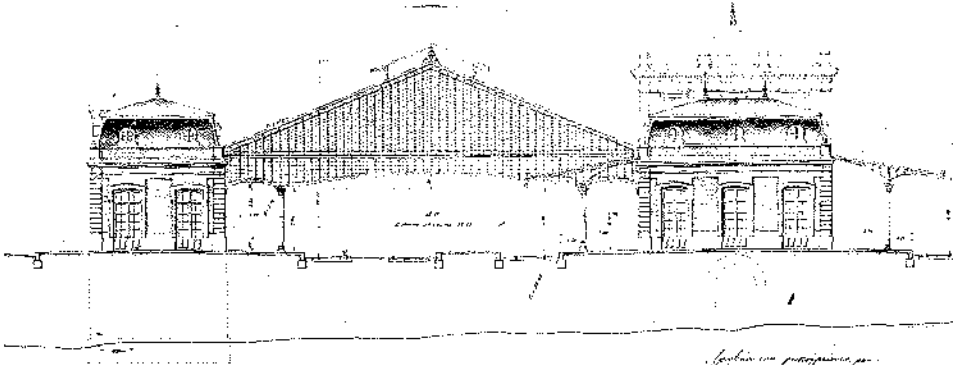


4



5

PLANTA DE LA ESTACION



6

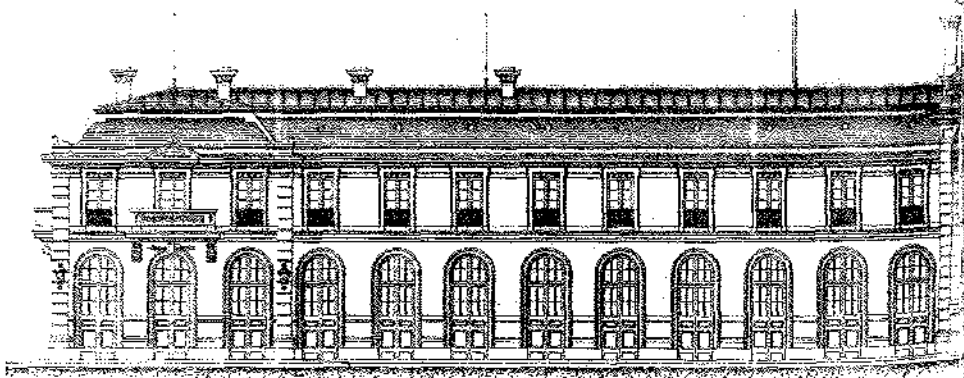
propuestas por Clairac, nos hace reflexionar a su vez sobre cómo la estación se ha convertido en un elemento de referencia total para la ciudad o pueblo, no sólo porque indica la hora exacta, sincronizada con la del resto del país, o porque en la fachada de la estación se lea la altura sobre el nivel del mar, como en las demás estaciones cuya cota tiene el mismo punto de contraste, sino porque la estación de algún modo viene a jerarquizar las ciudades y pueblos, clasificándolas de primera, segunda, tercera y cuarta clase, desde la estación término hasta el simple apeadero.

Ni la imagen industrial de la Estación ni la más sencillamente funcional sirvieron para expresar el énfasis que cada línea quería poner en sus estaciones término y estaciones de paso de las grandes ciudades. En este sentido se produjo una gran rivalidad entre las compañías concesionarias que hicieron de la estación su mejor reclamo propagandístico. Allí empezó la verdadera historia de la arquitectura de las estaciones.

A estos efectos se adelanta aquí un breve esquema cronológico de las estaciones y sus autores, en función de tres grandes periodos. El primero de ellos, desde 1833, abarcando los reinados de Fernando VII e Isabel II, tiene como denominador común el carácter experimental de sus estaciones, desde la de Barcelona I hasta la de Alicante I. En general casi todas ellas intentaron incorporar a sus fachadas un carácter marcadamente clásico, con órdenes dóricos y toscanos, que en el proyecto del ingeniero Porrúa para la mencionada de Alicante I llega a constituir una ordenación monumental, excepcional entre nosotros, e impregnada de elementos renacentistas italianizantes, logrando al final una caracterización que coincide más con la imagen de un teatro que con la de una estación. El proyecto de Porrúa preveía

un gran vestíbulo con una escalera monumental que tampoco encontró eco en las estaciones españolas. De algún modo aquella estación de Alicante I puede considerarse como el canto del cisne de la dura y larga etapa inicial. No estaría de más observar cómo en este primer período la presencia de ingenieros ingleses y de material constructivo de procedencia igualmente inglesa, dio una cierta unidad a esta arquitectura por encima de las diferencias tipológicas. Así se puede recordar que fue William Locke el ingeniero que dirigió todos los trabajos y obras de la línea Barcelona-Mataró, de la que por cierto la mitad del capital inicial era inglés. Pero para ver la trascendencia William Locke debemos añadir que éste actuaba bajo la dirección del ingeniero jefe de la línea, y uno de sus principales accionistas, Joseph Locke, el gran ingeniero inglés, comparable con Stephenson y Brunel, que dirigió los primeros ferrocarriles europeos, no sólo el inglés de Londres a Southampton, sino los propios franceses de París

1. Estación de Valladolid. Fachada lateral con la cubierta de hierro.
2. Proyecto definitivo de la estación de Valladolid por Grasset (1890).

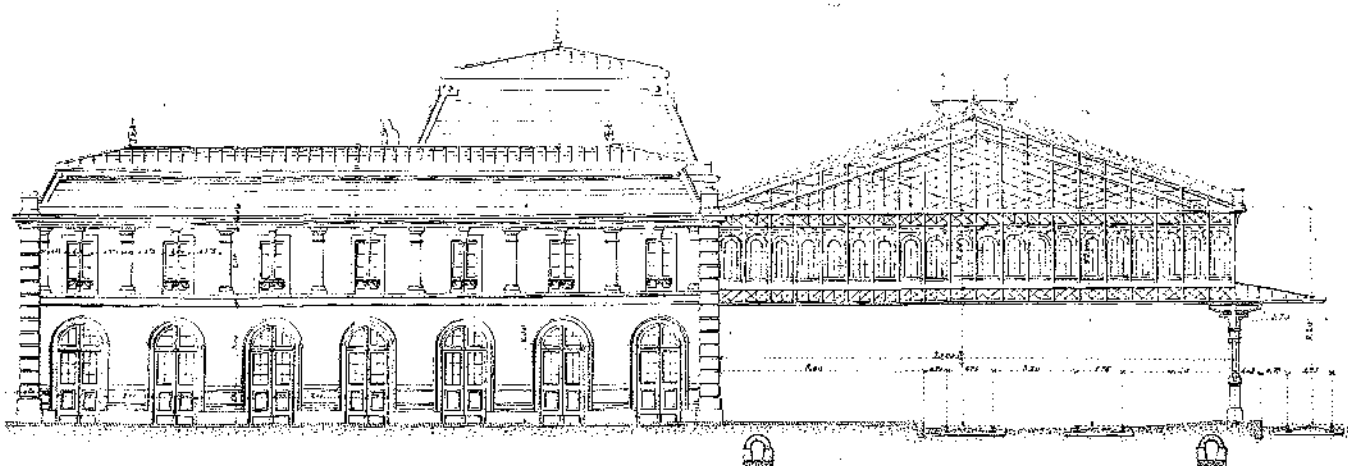


# ESTACION DE VALLADOLID.

## EDIFICIO DE VIAJEROS.

Fachada lateral

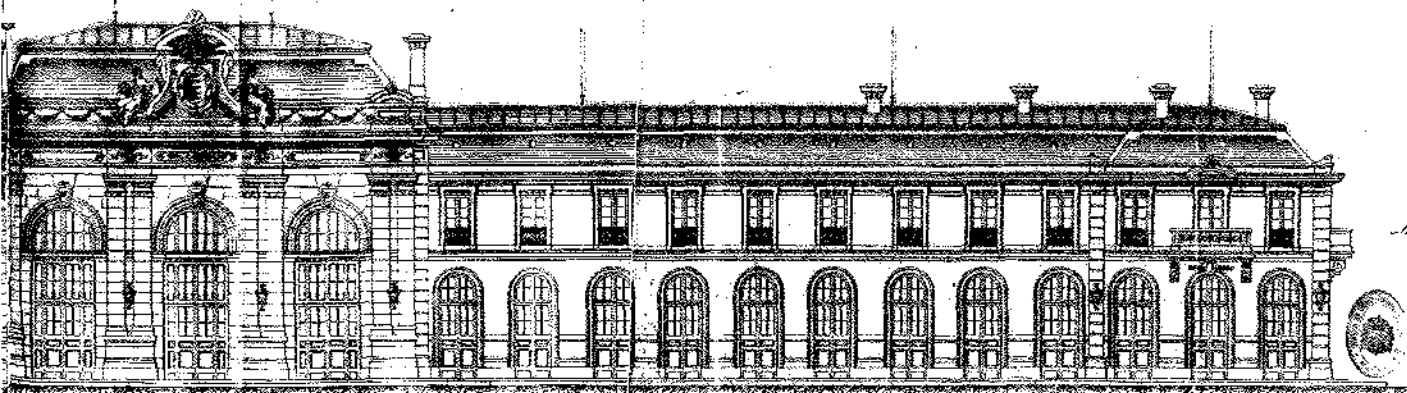
Escala de 1 por metro.



# ESTACION DE VALLADOLID.

## EDIFICIO DEFINITIVO DE VIAJEROS.

Fachada al patio



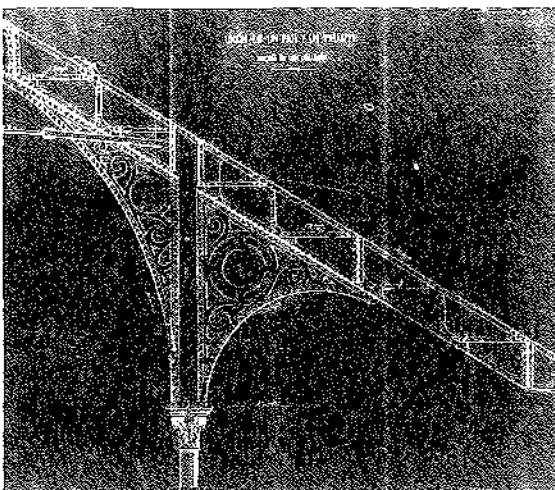
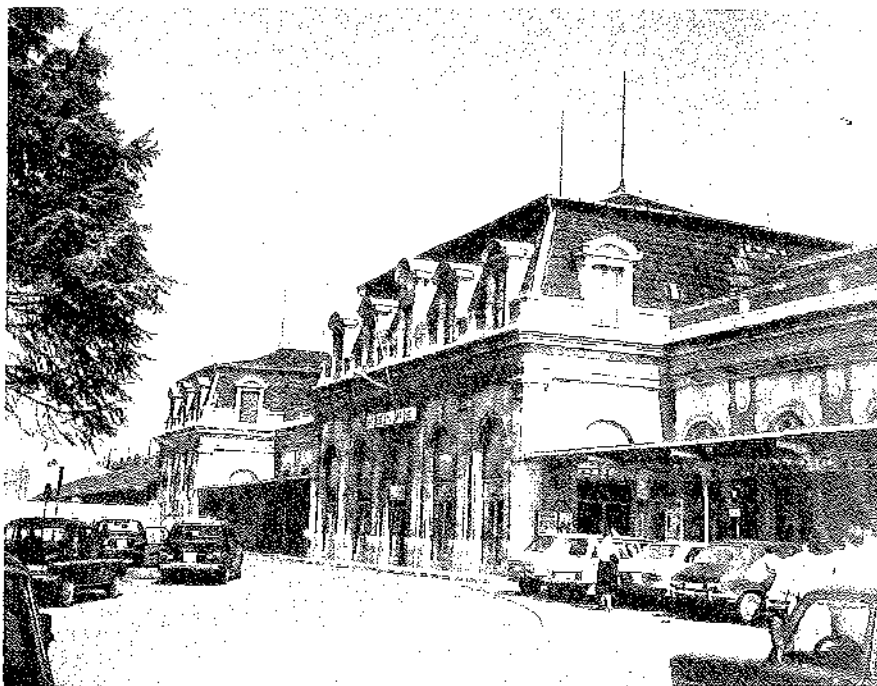
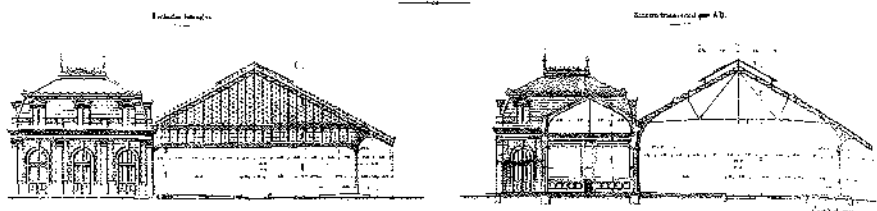
Esc. de 1/100 de 1 m.

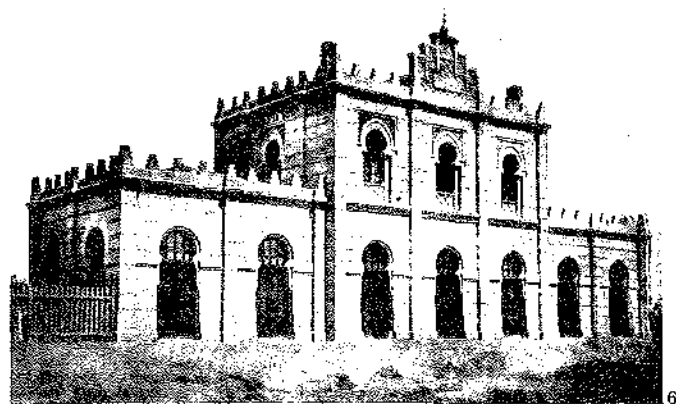
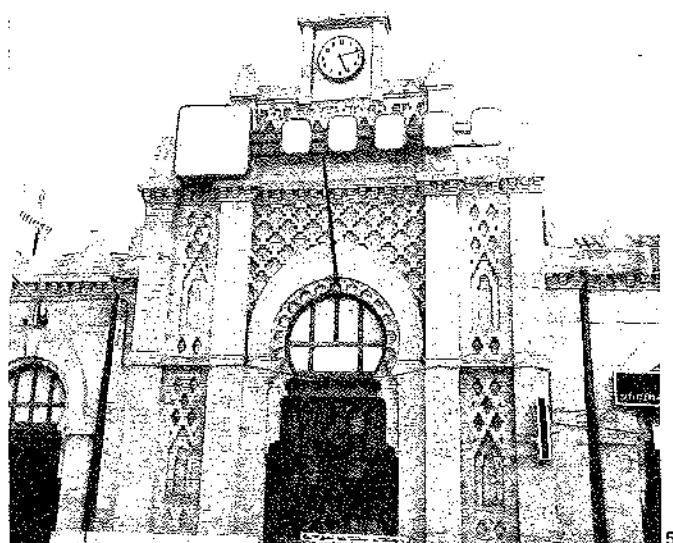
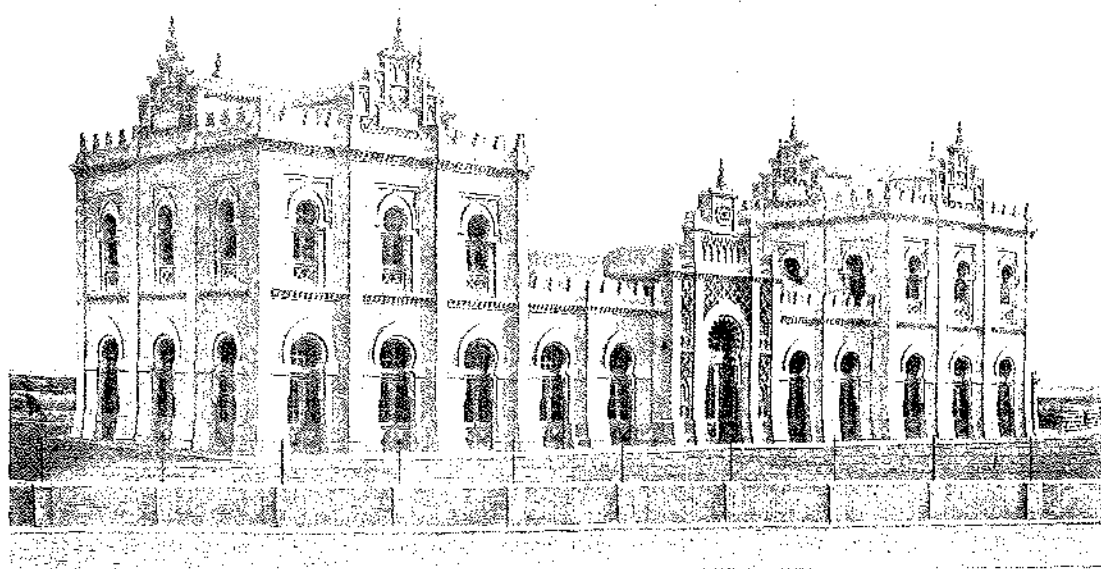
a Rouen y de Rouen a El Havre. Inglés era igualmente James Beaty, autor de la primera estación de Valencia. Inglesa es la armadura que afortunadamente todavía existe sobre los dos andenes de la estación de Miranda de Ebro, fundida en los talleres de Braby en Londres, mostrando las finas labores caladas en hierro que la hermana con las que pueden verse en la estación de Alnmouth, en Northumberland, o en la de Kettering, en Northamptonshire, y cuya conservación debemos asegurar.

Frente a este influjo inglés inicial se observa en la que aquí llamamos segunda etapa de 1868-1902, una presencia francesa creciente, en la que también aparecen nombres de arquitectos e ingenieros españoles. Gran parte de las estaciones de este período, proyectadas o realizadas en su mayor parte bajo la Restauración alfoncina, se conservan, si bien algunas han sufrido y sufren modificaciones constantes. Es el período en el que sobre nuestras estaciones aparecen mansardas empizarradas (Irún I, Santander I, Madrid-Norte, etc.), en el que las armaduras de hierro se hacen cada vez más atrevidas y con material importado de Bélgica y Francia, como sucede con la de Madrid-Atocha que procede de la casa belga Société Anonyme de Construction et des Ateliers de Willebroeck, de Bruselas, así como belga era el ingeniero Leon Beau que vino a Madrid a dirigir su montaje. De la importante zona industrial de Hinault, en Bélgica, procede igualmente la estructura metálica de la estación de Alicante-Benalúa, construida en La Louvière. Francés era, en cambio, el origen de otras armaduras, como la muy notable de Madrid-Delicias, obra del ingeniero francés Emile Cachelievre, o la de Madrid-Norte, en donde interviene el ingeniero francés Grasset.

No obstante también en este período se observa una creciente

ESTACIÓN DE BARCELONA.  
Proyecto de reconstrucción del edificio de viajeros.





1. Proyecto de Grasset para la estación de Burgos (1901).
2. Estación de Burgos (1901).
3. Burgos. Detalle de la cubierta sobre los andenes.
4. Estación de Huelva. Ingeniero Font (1880).
5. Huelva. Detalle de la fachada en su estado actual.
6. Estación de «Tercera clase» en la línea Sevilla-Huelva (1880).
7. Huelva. Detalle de uno de los pabellones laterales.



---

Período 1833-1868

---

Barcelona-Mataró I.	J. y W. Locke (ings.).	1848
Madrid-Atocha I.		1851
Valencia.	Beaty (ing.).	1851
Guadalajara I.	Ugarte (ing.).	1858
Toledo.		1859
Barcelona-Zaragoza (Norte) I.	Puigdollers (ing.).	1862
Miranda de Ebro.		1862
Tarragona.	Bergue (ing.).	1866
Alicante I.	Porúa (ing.).	1868

---

Período 1868-1902

---

Santander II.	Grasset (ing.).	1876
Madrid-Delicias.	Cachelievre (ing.).	1879-1880
Madrid-Norte.	Ouliac (arq.) y Grasset (ing.).	1879-1882
Huelva.	Font (ing.).	1880
San Sebastián.	Biarez (ing.).	1880
Irún.		1881
Alicante.	Alemandy (ing.).	1885
Sevilla-San Bernardo.	Jubera (ing.).	1886-1905
Madrid-Atocha.	Palacio (arq.).	1888-1892
Valladolid.	Grasset (ing.).	1890-1891
Zaragoza II (M.Z.A.).	Montesino (ing.).	1893-1897
Cádiz.	Jubera (ing.).	1894-1905
Medina del Campo.	Sala (ing.).	1896
Bilbao-Santander.	Achúcarro (arq.).	1896-1900
Sevilla-Plaza de Armas.	Santos y Suárez (ings.).	1899-1901
Burgos.	Grasset.	1901

---

Período 1902-1936

---

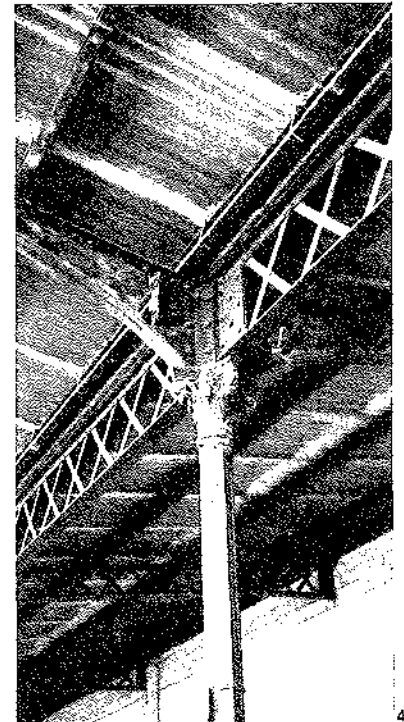
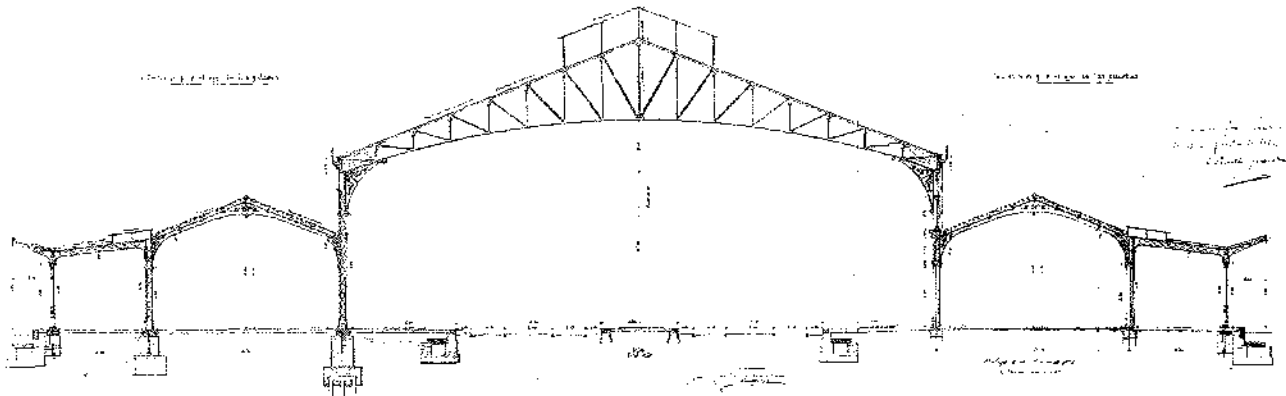
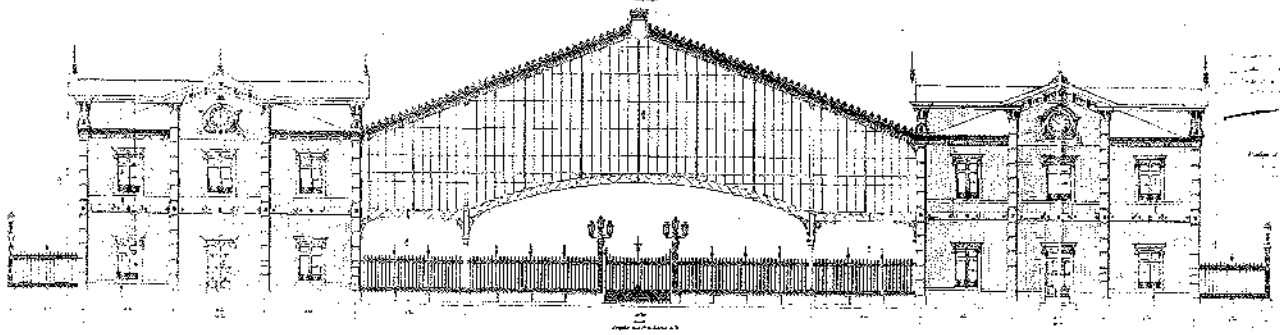
Cartagena.	Perioncelly (ing.).	1903
Santander III.	Izquierdo (ing.).	1904
Valencia-Norte.	Ribes (arq.).	1906-1909
Barcelona-Norte.	Ribes (arq.).	1906-1910
Valencia-Marítima.	Domenchina (ing.).	1916
Toledo.	Clavería (arq.).	1916-1917
Zumaya-Zumárraga.	Cortázar (arq.).	1924
Canfranc.		1925
Madrid-Central de Francia (pr.).	Zuazo (arq.).	1926
Madrid-Ampliación Norte.		1926-1933
Barcelona-Término.	Muguruza (arq.).	1929
Lérida.	Fuster.	1930.
Caminreal (proyecto).	Gutiérrez Soto.	1932
Madrid-Estación Central (proy.).	Fernández Shaw.	1933

---

1. Proyecto de la estación definitiva para Cádiz (1894). Ingeniero Jubera.
2. Cádiz. Estructura metálica de las distintas naves de la estación (1894).
3. Estado actual de la estación Murcia-Zaragoza.
4. Detalle constructivo de la estación Murcia-Zaragoza.

ESTACION DEPUERTA DE CADIZ.

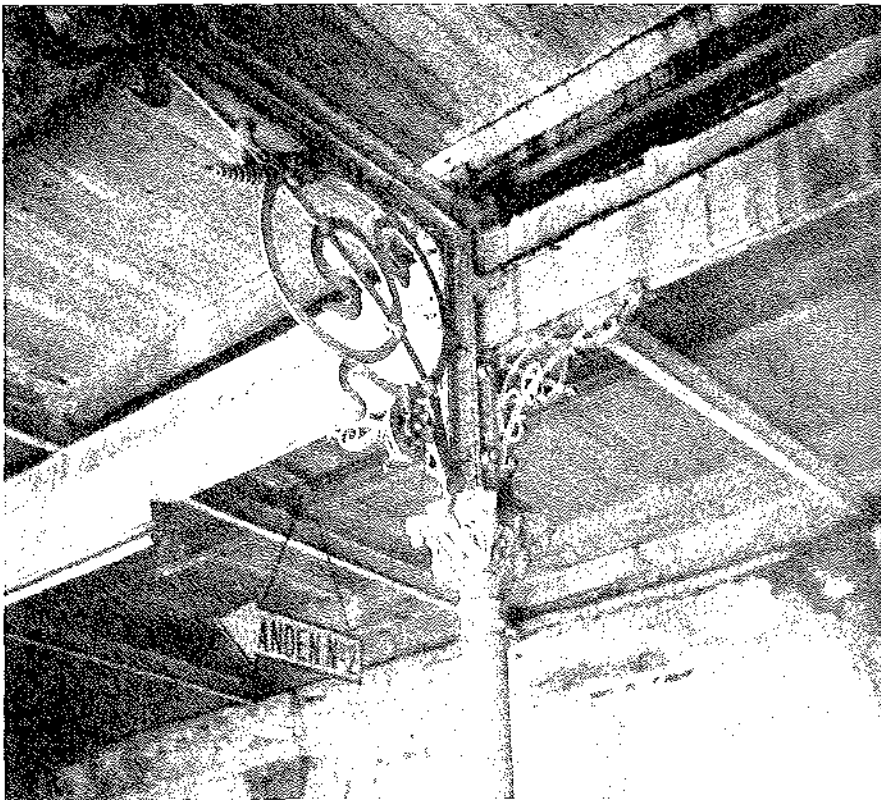
FACADA PRINCIPAL.



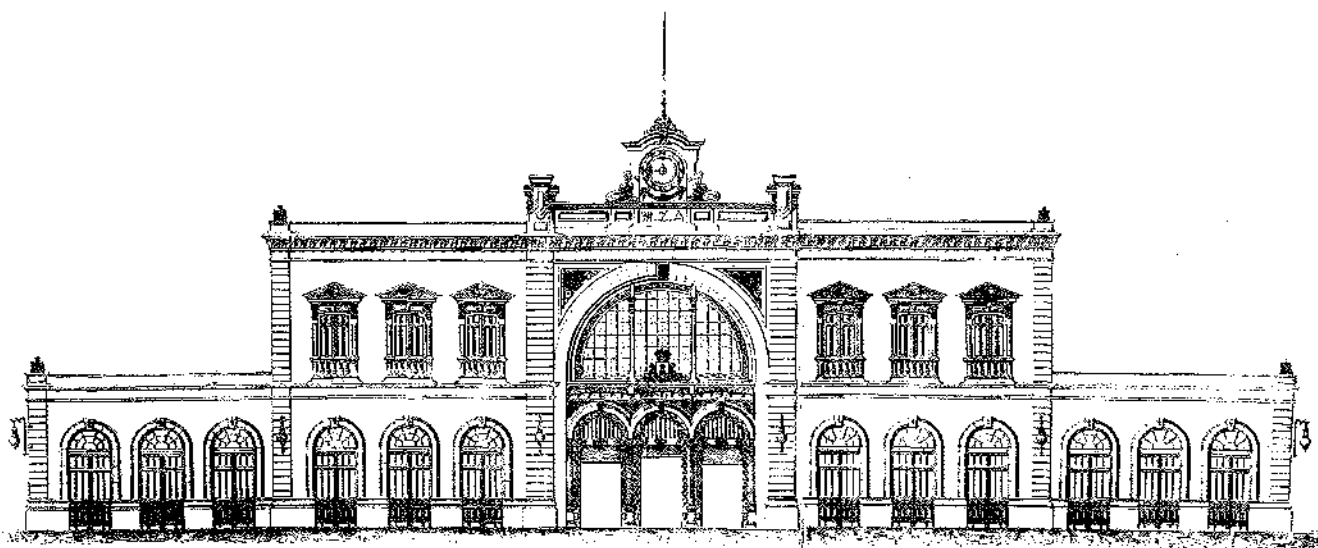
reacción por parte de los técnicos e industria española, de tal modo que estaciones como la de Sevilla-Plaza de Armas, se debe a los ingenieros españoles José Santos y Nicolás Suárez, al tiempo que la magnífica montera de hierro y cristal se construye en Madrid, en los Talleres Jareño. Esta situación se produce en otras estaciones, que ya en el periodo 1902-1936 queda en manos de profesionales del país.

Durante esta etapa, la final del periodo aquí contemplado, las estaciones nuevas, con la experiencia acumulada, plantean cuestiones muy diversas, desde la adopción de unos peculiares lenguajes más o menos regionalistas, hasta el ambicioso proyecto colosal que contrasta con la necesidad de pequeñas estaciones rurales. Es el momento de nombres claves en la historia de nuestra arquitectura del siglo XX, como los de Demetrio Ribes, Pedro Muguruza o Secundino Zuazo, entre otros.

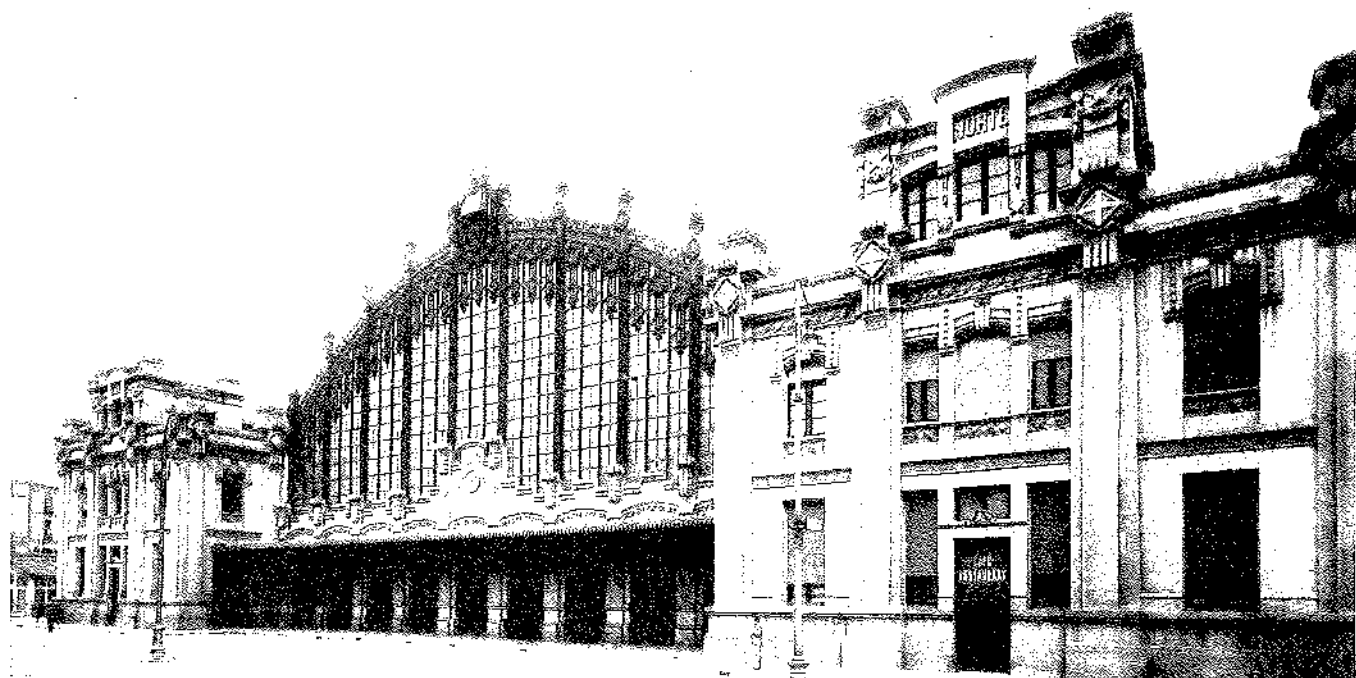
En la obra reciente de Pevsner, que recoge la evolución de las tipologías arquitectónicas más importantes, al hablar de las estaciones y sus «estilos», señala que éstos se elegían a capricho según lo que ellos debían evocar. Así, historicismos de varia especie vistieron estos nuevos edificios que aparecen en la ciudad con un claro compromiso de imagen, entre mostrar crudamente su desnudez industrial o vestirse con las galas prestadas del rico repertorio que en su momento le ofrece el eclecticismo decimonónico. Esta duda que se ha cernido hasta épocas muy recientes, en el fondo no era sino la expresión de la conocida



1. Estación del Vasco en Oviedo. Estado actual.
2. Detalle constructivo de la estación del Vasco en Oviedo.
3. Estación de Cartagena. Ingeniero Perioncely (1903).
4. Barcelona, estación del Norte. Arquitecto Ribes (hacia 1906).



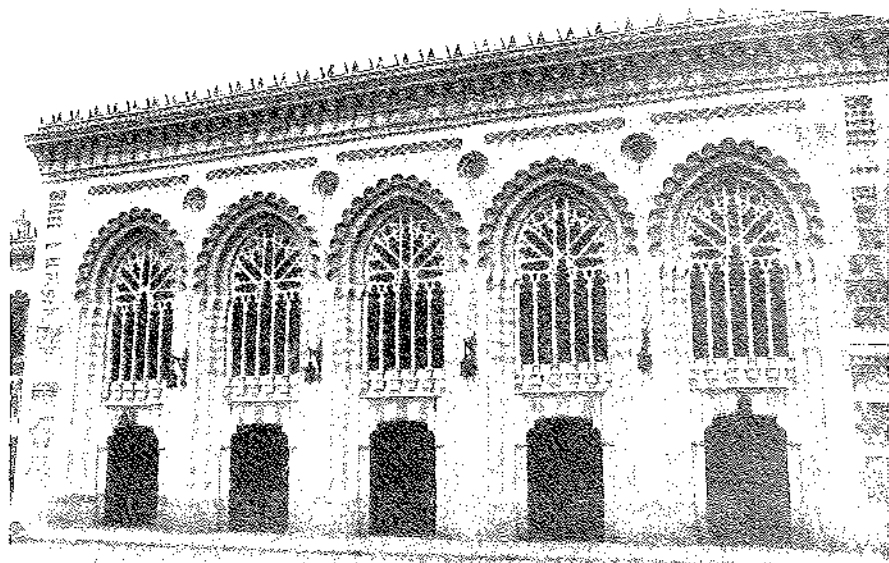
3



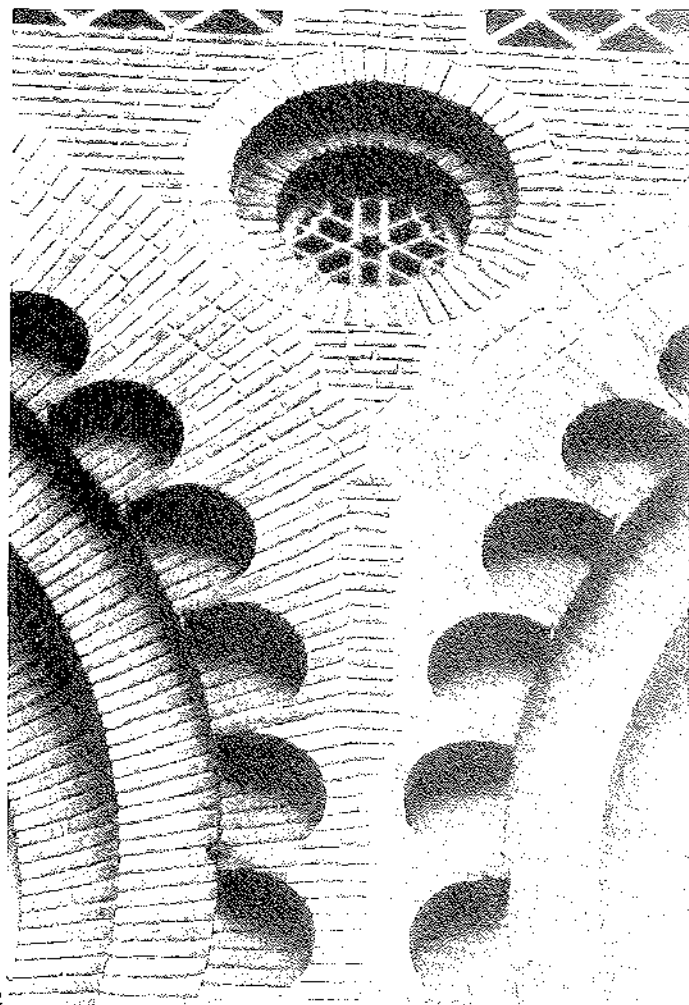
4

Proyecto de estación del alumno  
Darchér Marsci. Barcelona, 1909.

dialéctica arte o industria, belleza o utilidad, arquitectura o ingeniería..., arquitecto o ingeniero. La experiencia mostró bien pronto que la solución óptima no se inclinaba por una u otra opción, sino que, equilibrada la balanza, era necesario el concurso de ambos para que la estación no se resintiera de la frialdad del cálculo ni se abrasara en una retórica historicista. Nuestras estaciones más notables han conocido la intervención del ingeniero y del arquitecto, mostrando el éxito de esta colaboración (Barcelona-Término, Madrid-Atocha, Norte de Valencia, etc.). Se podría añadir además que la colaboración de otros ingenieros y arquitectos «menores», han hecho de las estaciones del siglo XIX el banco de pruebas de una actividad en equipo que hoy tiene lugar en las llamadas oficinas técnicas, donde las más de las veces se reparte la responsabilidad del proyecto.



1



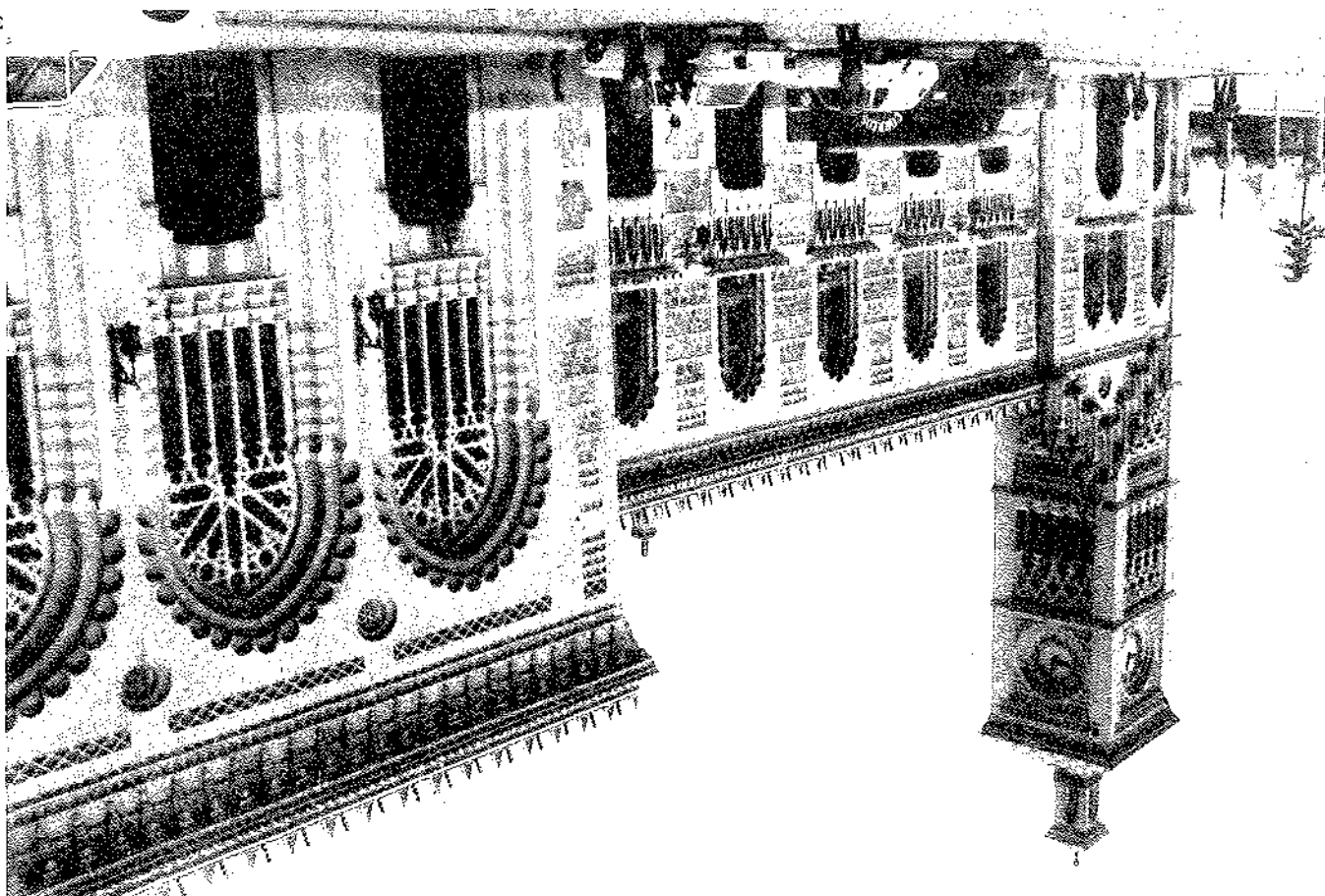
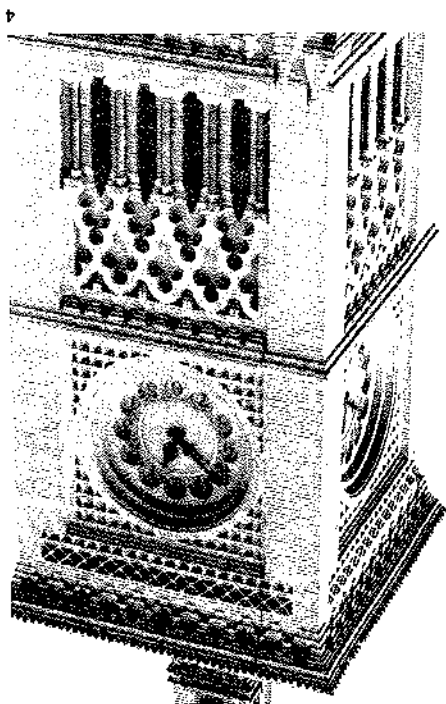
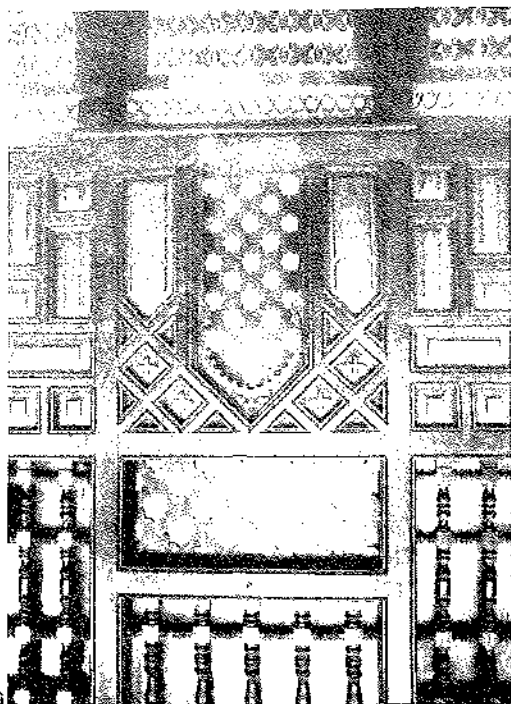
2

El ingeniero y profesor de la Escuela de Caminos Vicente Machimbarrena, solicitaba, en 1924, esta colaboración entre «el arquitecto y el ingeniero, en tan íntima y estrecha conjunción que aparezcan como fundidos en una sola ideal personalidad, dotada de la suma de cualidades y conocimientos característicos de ambas profesiones, eliminándose en la combinación los defectos inherentes a la educación excesivamente unilateral, que aisladamente reciben ingenieros y arquitectos». No obstante esta que puede parecer visión sincera del problema arquitecto-ingeniero, se descompensa cuando Machimbarrena declara que es peligroso dejar actuar al arquitecto con demasiada independencia ya que, a su juicio, pueden producirse casos como el de la estación de Toledo a la que tilda de rapsodia «en armonía con los estilos locales mahometanos», eclipsando el carácter industrial que debía tener la estación.



Sin entrar en la eterna y  
aburrida ya polémica  
arquitecto-ingeniero, o en  
cómo se puede dar la  
vuelta al juicio de  
Machibbarrena, si

1 y 2. Toledo. Detalle de la  
fachada.  
3. Toledo. Estación actual.  
Arquitecto Clavería  
(1916-1917).  
4. Toledo. Detalle de la  
torre.  
5. Toledo. Detalle de la  
billería.



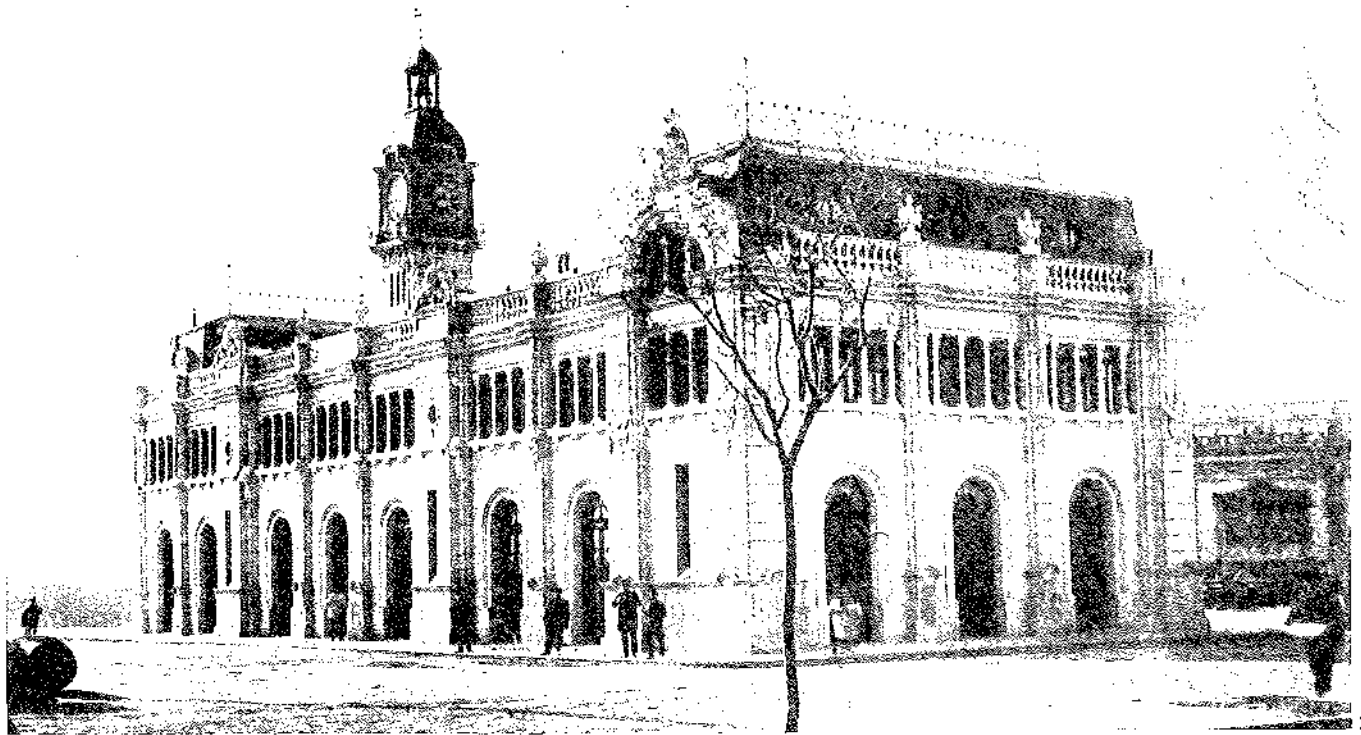
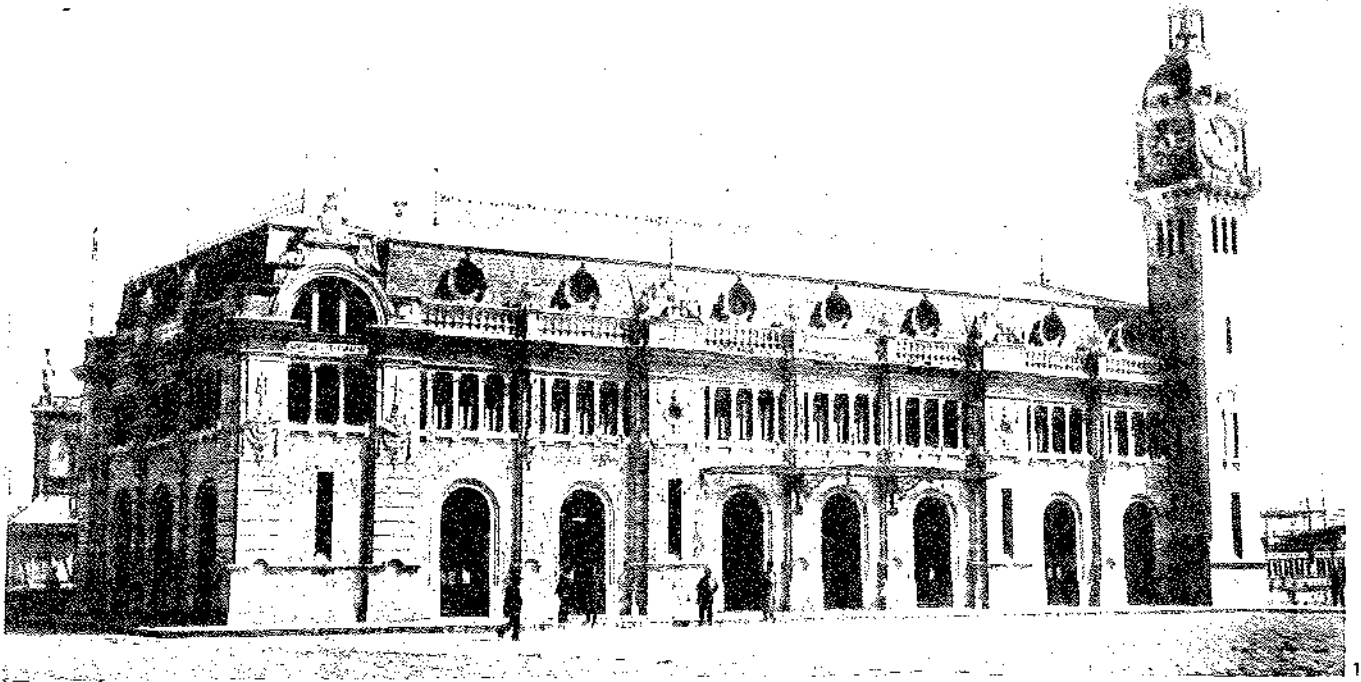
queremos llamar la atención sobre la superficialidad con que nuestras estaciones son consideradas por propios y extraños, y muy especialmente si aquéllas obedecen a una arquitectura historicista de corte mudéjar. Son éstas las únicas estaciones que han sido objeto de una cierta atención, pero tan sólo para ver en ellas «extravagancias árabes», como dice Pevsner, siguiendo el libro de Kubinzhsky, que tan sólo conoce la estación de Plaza de Armas de Sevilla. Dejando a un lado también estas pobres interpretaciones folklóricas de la arquitectura de nuestras estaciones, diremos que en relación con la soberbia estación sevillana citada, sus autores, Nicolás Suárez y Albizu y José Santos Silva, no hicieron sino traducir el esquema de la Gare de l'Est de París, obra de Duquesney, que ha venido considerándose como obra modélica por la organización de su fachada y distribución general. Pero así como la crítica europea está dispuesta a ver como algo no extravagante en la estación parisién la presencia de una columnata clasicista soportando arcos, balaustradas y demás elementos de origen renacentista, mezclados con motivos lombardos y el remate de una figura femenina encarnando a la ciudad de Estrasburgo, en cambio, en Sevilla la coherencia material y formal de una arquitectura vernácula en una distribución análoga, produce censuras que no indican sino incomprensión hacia el hecho arquitectónico en cuestión.

En este punto no queda sino remitir al lector a las páginas que Ganivet decía por aquellas mismas fechas al tema de la imagen de la estación. En su obra *Granada la bella*, Ganivet inserta un breve capítulo que titula «Parrafada filosófica ante una estación de ferrocarril», que puede muy bien explicar la elección de los tonos locales que tanto llaman la atención a propios

y extraños. De su contexto entresacamos los siguientes párrafos: «Cuando vemos pasar en larga formación muchos niños vestidos pobremente, con trajes de la misma tela y del mismo corte, iguales las gorritas, las corbatas y los zapatos, decimos: "¡Ahí van los niños del Hospicio!". Cuando atravesamos España de Norte a Sur, desde San Sebastián a Granada, y vamos viendo una tras otra nuestras miserables estaciones de ferrocarril, cortadas por el mismo patrón, ocurre también decir: "¿Esto es una nación o un hospicio?". Y se nos presenta en su entera desnudez el desamparo de ideas en que vivimos».

Con ello Ganivet critica la estandarización de las estaciones que, por razones obviamente económicas, dieron lugar a unas tipologías modulares en las que la distinta categoría de la estación, con frecuencia coincidente con la de la ciudad, se diferencia por la adición o supresión de pabellones, alas, pisos, etc. convenientemente seriados. Por ello insiste más adelante: «Porque no cabe decir que eso nos ocurre por ser pobres, por habernos visto obligados a recurrir al capital extranjero, por haber tenido que aceptar esas estaciones tales como fueron ideadas en un gabinete de París o Londres por un ingeniero o arquitecto a quien esta o aquella empresa encargó los planos de tantas a cinco mil pesetas, tantas a diez mil y tantas a veinte mil. Si tuviéramos buen gusto, no nos hubieran faltado medios para transformar esos engendros de la economía en algo que estuviese acorde con nuestro espíritu local». Es decir, frente a la obra anodina y despersonalizada Ganivet, como hombre que de algún modo puede considerarse como precursor de la generación del 98 en el arduo proceso de volver a encontrar nuestras señas de identidad, reclama para nuestras estaciones un «espíritu local», indicando que en esa Europa que él

1 y 2. Estación marítima de Valencia. Ingeniero Domenchina (1916).





bien conoce ya se había hecho algo parecido: «En Francia y en Bélgica, donde también cayeron en el mismo error estético, hoy han cambiado de tal modo, que al construir o reedificar una estación, confían la obra a artistas de renombre, como si se tratara más que de una obra de utilidad, de una obra de arte». En una palabra, a la imagen industrial había sucedido una expresión de contenido histórico, pero Ganivet no se detiene aquí, y además de ver en «las estaciones de ferrocarril el símbolo de nuestra incapacidad política y administrativa», exige para las estaciones una identificación con el *genius loci*, porque «las estaciones de ferrocarril son la entrada precisa de las ciudades y dan la primera impresión de ellas... El viajero que llega a Granada y lo primero que descubre es una estación, como otras muchas que ha visto, sin la menor huella de nuestro carácter, o de lo que él se figura debe ser nuestro carácter, piensa en el acto que está en un pueblo donde por casualidad se encuentra la Alhambra». Por el contrario Ganivet admira las estaciones alemanas donde cada una de ellas «es una obra de arte en su género, y encaja tan admirablemente en la ciudad en que está enclavada, que se diría haber sido construida hace siglos, cuando fundaron la ciudad». Su conclusión no puede ser más precisa: «Si la ciudad es gótica, que la estación de ferrocarril sea gótica, y si es morisca, morisca». A ello podríamos añadir nosotros que St. Pancras Station es a la ciudad de Londres lo que la de Plaza de Armas es a Sevilla, por lo que resulta fuera de lugar hablar de extravagancias.

Este rechazo de los modelos foráneos viene justificado, de un lado, por la presencia de las primeras estaciones definitivas que tenían un marcado carácter industrial, de las que restan pocos ejemplos tan claros como la estación de Delicias de Madrid,

y de otra parte por aquellas estaciones de fuerte acento francés que surgieron muy especialmente en la línea de Madrid-Irún, donde tanto la del Norte de Madrid, como la de Valladolid, Medina del Campo, Burgos, o la desaparecida internacional de Irún, tenían elementos afines a la arquitectura francesa, desde la composición general hasta los detalles de diseño.

Otros tantos aspectos que denotan un colonialismo arquitectónico que a su vez denunciaba el origen del capital invertido en estas concesiones ferroviarias.

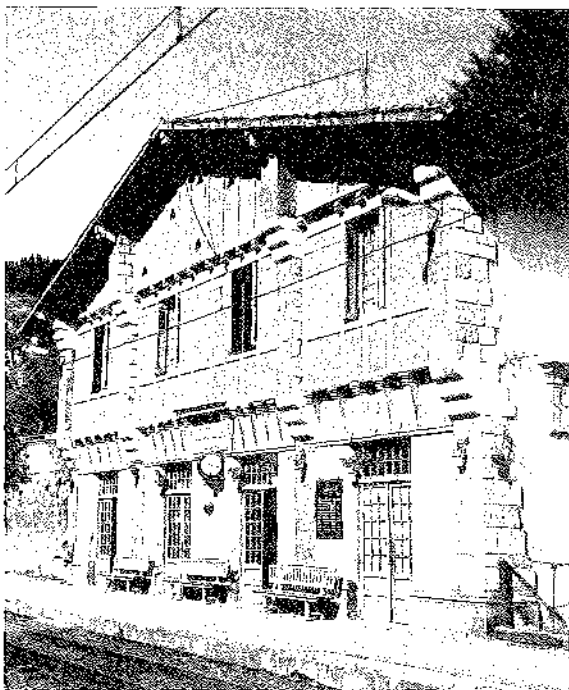
Frente a este claro «estilo francés», sólo caben las salidas con que cuenta la propia arquitectura del momento. Así, desde la Restauración Alfonsina hasta la Guerra Civil, las estaciones españolas, ya en manos de arquitectos e ingenieros españoles, aunque desvinculadas de los ingenieros de las respectivas compañías concesionarias, atraviesan las etapas que vertebran el largo final de la arquitectura del siglo XIX, desde los historicismos de varia especie, pasando por el eclecticismo y modernismo, para acusar las opciones regionalistas que pretende superar el monumentalismo de los años 1920. Es decir, las estaciones pueden servir en alguna medida para tomar el pulso a la arquitectura contemporánea, acusando su devenir, como ocurrirá también desde 1940 hasta nuestros días, es decir, desde la nueva estación de Santander de Gutiérrez Soto hasta la estación de Chamartín en Madrid.

En el proceso de revisión histórica de nuestra arquitectura no había modelos útiles para intentar un neoclasicismo al modo del de la desaparecida estación de Euston en Londres en su versión de *greek revival*, o en la más romana de la de Pensylvania en Nueva York. Tampoco eran muchas las posibilidades del historicismo medieval mantenido por una fértil

1. Zumaya. Arquitecto Cortázar (1924).
2. Estación de Cestona-Villa. Arquitecto Cortázar (1924).
3. Iraeta. Estación de segunda clase. Arquitecto Cortázar.
4. Estación de Cestona-Balneario. Arquitecto Cortázar (1924).



1



2



3



4

y tardía vena romántica, por lo que resultan excepcionales las versiones entre románicas y góticas, compensadas sin embargo por un orientalismo de varia especie e interés. En efecto, la «arquitectura románica», entendida ahora como auténtico revestimiento de un contenido puramente funcional y distante de cualquier analogía histórica, rara vez se encuentra incorporada a nuestras estaciones, como sucede en la estación unificadora de Ripoll que adelanta al viajero algunos aspectos de la iglesia de Santa María, recogiendo respetuosamente rasgos inconfundibles como el remate de la torre, de aquel venerable edificio restaurado por Elías Rogent en el pasado siglo. Nada entonces verdaderamente importante ni comparable con el «exceso» románico de estaciones como la de Metz. Tampoco se hallan entre nosotros estaciones «góticas» tan frecuentes en otros países de Europa, América e incluso África. Por el contrario, la irresistible tentación medieval se cumplió plenamente a través de esa otra mitad de nuestra historia medieval, de origen islámico, y muy especialmente sobre la raíz mudéjar. No se piense sin embargo que sólo nuestras estaciones intentaron acomodar esta expresión orientalista a las necesidades de la nueva tipología arquitectónica provocada por el ferrocarril, sino que desde muy pronto algunas estaciones francesas, como la de Meaux (1848), propusieron el modelo del Patio de los Leones de la Alhambra de Granada.

Pero donde arraiga la posibilidad mudéjar es en su medio histórico natural, sea en Castilla, cuyo mejor ejemplo es la estación de Toledo, obra del arquitecto Narciso Clavería, pero sin olvidar la atractiva estación de Algodor, en las que el ladrillo, cerámica, maderas, etc., reviven las ordenaciones mudéjares toledanas.

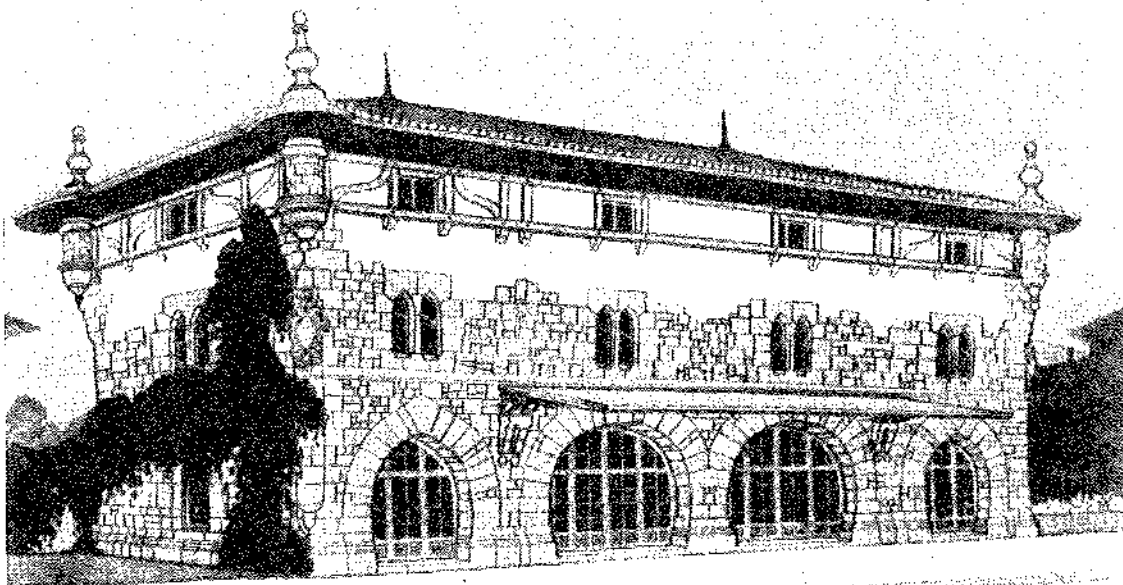
Además del neomudéjarismo toledano, existe otro de estirpe

andaluza que tiene en Sevilla y Huelva los más bellos ejemplos desde la mencionada estación de Plaza de Armas en Sevilla, hasta la estación de Huelva, del ingeniero Font, pasando por las estaciones intermedias de «segunda, tercera y cuarta clase», en las que un sabio manejo de los módulos mudéjares permite responder a necesidades distintas, de mayor o menor grado.

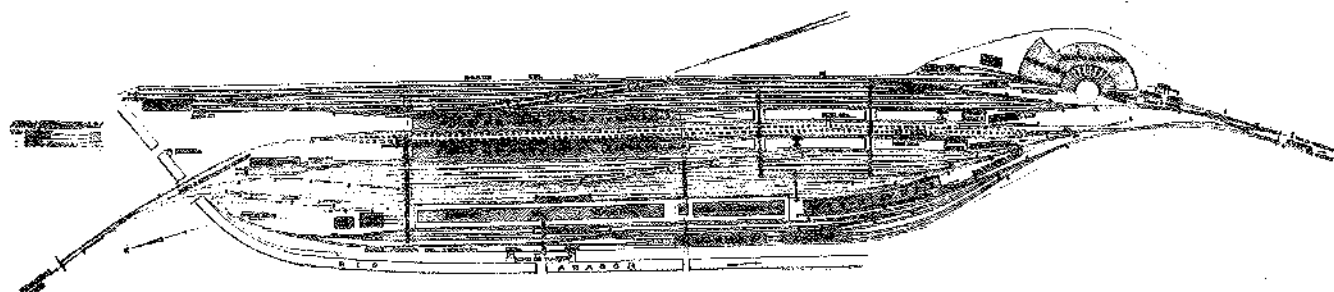
Frente a estos *revivals*, el eclecticismo, ese hacer al que se le ha regateado el pan y la sal por no ser un «estilo» unívoco, por escapar a la sencilla codificación botánica al poseer una vitalidad desbordante, tanto que al final acabó engendrando no uno sino varios modernismos. El eclecticismo, decimos, que fue gestándose en los años en que el desarrollo del ferrocarril tuvo lugar, configuró buen número de proyectos de los que sólo una parte se llegarían a ejecutar y otros, puestos en obra, se han ido destruyendo o modernizando, que es una forma de destrucción, como ha ocurrido en la de Alicante. A ese eclecticismo responden modestas estaciones plenas de sentido común como las de Alicante-Benalúa, Almería, Madrid-Atocha, Murcia, San Bernardo de Sevilla y un largo etcétera, entre las que incluiríamos otras hermanas en trance de desaparecer mientras escribimos estas líneas, sea la estación de Murcia-Zaraiche, la del Vasco en Oviedo o la de Huelva-Zafra.

Sobre este eclecticismo se fueron insertando detalles claramente modernistas según vemos en estaciones como la de Cartagena que, pese a discutibles intervenciones, conserva afortunadamente los magníficos hierros modernistas de entrada al vestíbulo, la bellísima cerámica vidriada de la fachada con temas y técnica propias de Daniel Zuloaga, el gran mueble de billettera, lámparas, etc., todo ello digno de

1. Estación de Azpeitia. Arquitecto Cortázar (1924).
2. Plano de la estación Internacional de Canfranc (1910 y 1955).
3. Actual estación de Vi... (¿hacia 1920?).



1



2



3

merecer una protección individualizada que asegure su conservación frente a deseos reformistas que en virtud de un pretendido funcionalismo se puedan producir, como por desgracia ha ocurrido en tantos casos.

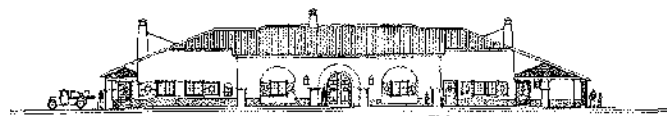
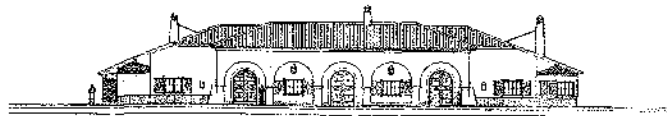
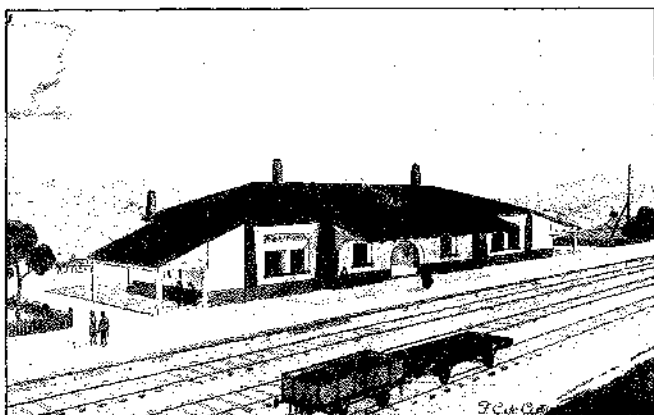
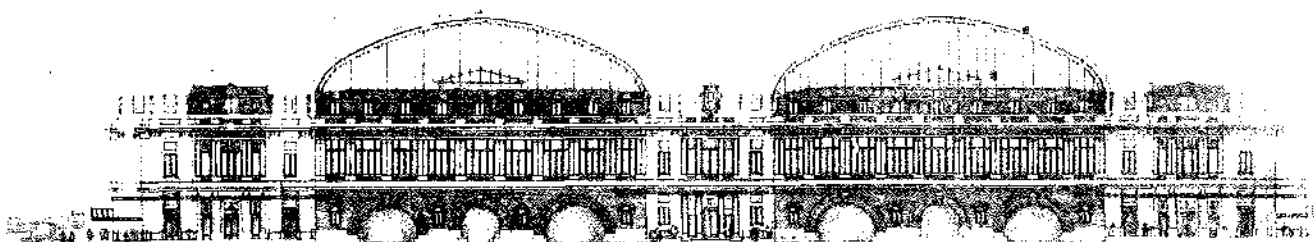
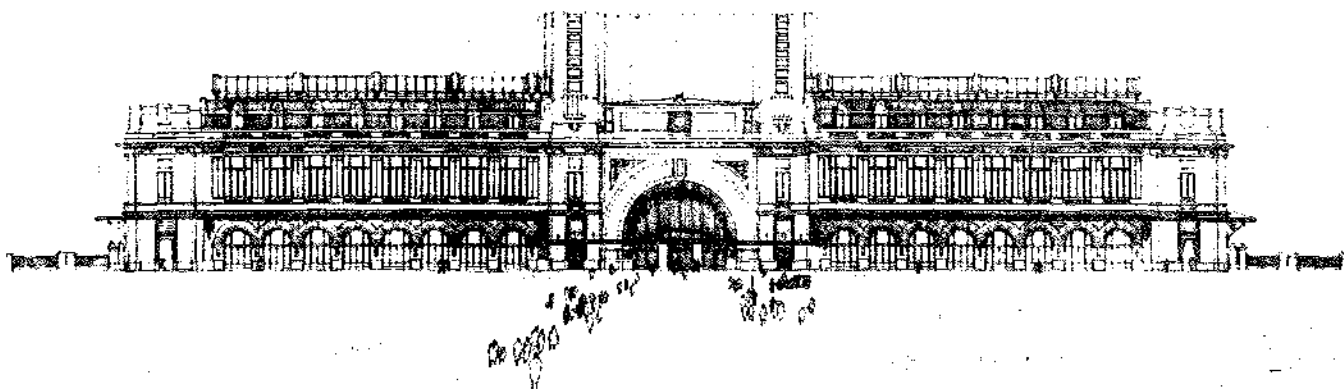
Valores eclécticos y modernistas se hallan con frecuencia vinculados al hierro que se abre paso en la arquitectura de la estación desde los ámbitos que se resisten a perder un ambiente industrial, desde la gran nave carenada. Ello es fácil de ver en una de las grandes obras de Demetrio Ribes, la estación del Norte de Barcelona, de fuerte impronta vienesa. Este mismo arquitecto había ocultado dicha carena en la estación también del Norte de Valencia, que a pesar de las reformas sufridas muy recientemente puede incluirse entre los ejemplos más interesantes de estaciones europeas. No obstante donde mejor puede medirse el límite del empleo del hierro mezclado con elementos eclécticos y modernistas, manteniendo viva la coexistencia pacífica de la arquitectura con la ingeniería, es en algunos de los proyectos estudiantiles que tantas veces son especialmente sensibles para captar tendencias y corrientes de opinión. Así ocurre con el que Antonio Darder Marsá presenta en 1909, en la Escuela de Arquitectura de Barcelona, siendo alumno de P. Domènech. En dicho proyecto se dan todos los ingredientes del momento que van desde la ambición monumentalista, que se acrecentará en los años 20, hasta las grandes estructuras férreas, cuando éstas están ya en desuso, sin omitir las torres goticistas y otros tantos elementos de diseño modernista.

Ante la fuerza de los modelos franceses más o menos estandarizados, ya se dijo que se produjo una reacción teñida de mudejarismo en unos casos y en otros que optó por el eclecticismo. Pero un segundo impulso que

avivó dicha reacción fue el origen también foráneo de parte de nuestro modernismo, al que deben sumarse las réplicas interesantes, pero descaradas, de algunas estaciones francesas, como el de la estación marítima de Valencia, que repite en tono menor la gran estación de Lyon de París. Este fenómeno, que se da igualmente en otras tipologías edilicias, públicas y privadas, y que coincide con el período comprendido entre la generación del 98 y la del 27, con Menéndez y Pelayo, Lampérez, la Sociedad Española de Amigos del Arte y tantas actitudes y personas que recabaron mayor atención para lo nuestro, despertaron ese doble fenómeno del nacionalismo-regionalismo que tiene una misma raíz. Así como el nacionalismo de estirpe plateresca, al modo de Urioste, no se dio en el ámbito de las estaciones, sí que hay ejemplos notables de la arquitectura regionalista. Basten los casos de Jerez de la Frontera, en Cádiz, o la bella colección de estaciones que Daniel Cortázar diseñó para el ferrocarril del Urola, en Guipúzcoa, para comprender el alcance de este deseo de entroncar con el medio geográfico e histórico.

La estación de Jerez, de magnífica presencia, es un claro eco del ambiente que en el medio sevillano precedió y culminó con la Gran Exposición Ibero-Americana, de 1929. Por el juego de sólidos volúmenes torreados, las esbeltas arquerías de la fachada, el ladrillo vitulado, azulejería, hierros, etc., nos remiten de modo inequívoco al medio sevillano en el que se gestó uno de los capítulos de mayor personalidad de la arquitectura española del siglo XX. Buscando una cara distinta a este regionalismo de los años 20, encontramos en el norte estaciones como las del Valle del Urola, en Guipúzcoa, en las que cada edificio buscaba una imagen apropiada «al de la localidad en que

- 1 y 2. Proyecto de la estación central de Madrid. Arquitecto Zuazo y el ingeniero Ruiz y López (1926).
3. Estación Caminreal-Zaragoza. Arquitecto Zuazo.



4. Proyecto de estación para Cariñena, arquitecto Zuazo.

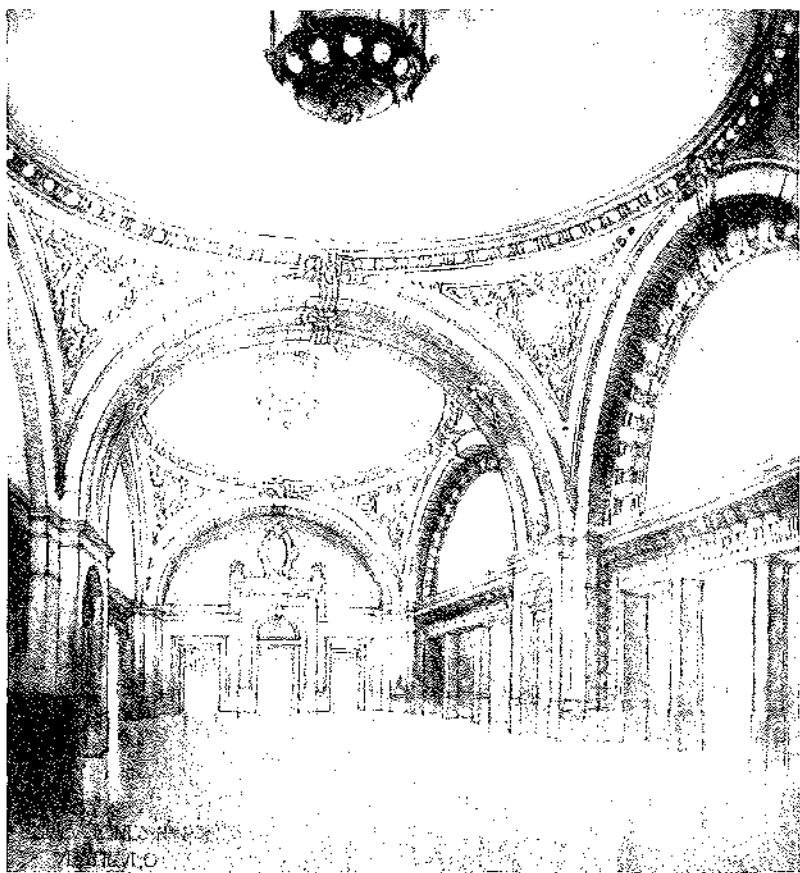
se hallan emplazados». En ellas, como le hubiera gustado a Ganivet, se reflejan los acentos propios de la arquitectura guipuzcoana, bien en su versión más culta, de gran casona solariega, coincidiendo con aquellas estaciones de primera clase como Azpeitia y Azcoitia, bien en una imagen popular, inspirada en el caserío, que responde a las estaciones de segunda clase como Iraeta y Cestona-Villa, ya que Cestona-Balneario recupera de nuevo el empaque de casa blasonada.

Otros arquitectos siguieron insistiendo en ese carácter popular y regional de la arquitectura, aunque sin el mimetismo, grato por otra parte, observado en las estaciones del Urola. Por el contrario, una dosis de respeto al medio pero sin olvidar las exigencias de funcionamiento y distribución de un edificio moderno, daría lugar a un buen número de estaciones en algunas líneas, como la de Zaragoza a Caminreal o la de Cuenca a Utiel, para las que Secundino Zuazo proyectó diversos modelos (1928). La sencilla arquitectura de estas estaciones, contrasta con los sueños megalómanos del propio Zuazo, recordando sin duda su relación inicial con Antonio Palacios, a la hora de proyectar una estación de Madrid, para el ferrocarril directo que uniría esta capital con Francia. El proyecto, preparado con el ingeniero Ruiz y López, tiene en efecto algunas analogías formales y compositivas con Palacios, aunque siempre en una línea más moderada; resultando, a juicio de V. Machimbarrena, un conjunto de «marcado acento ferroviario, sin que se olvide la reminiscencia de los estilos locales, que no se han buscado en los caprichos barrocos del churriguera madrileño, sino más bien en las severidades clásicas de los Rodrigues y Villanueva, como se observa en la columnata elevada sobre un sólido y sobrio basamento

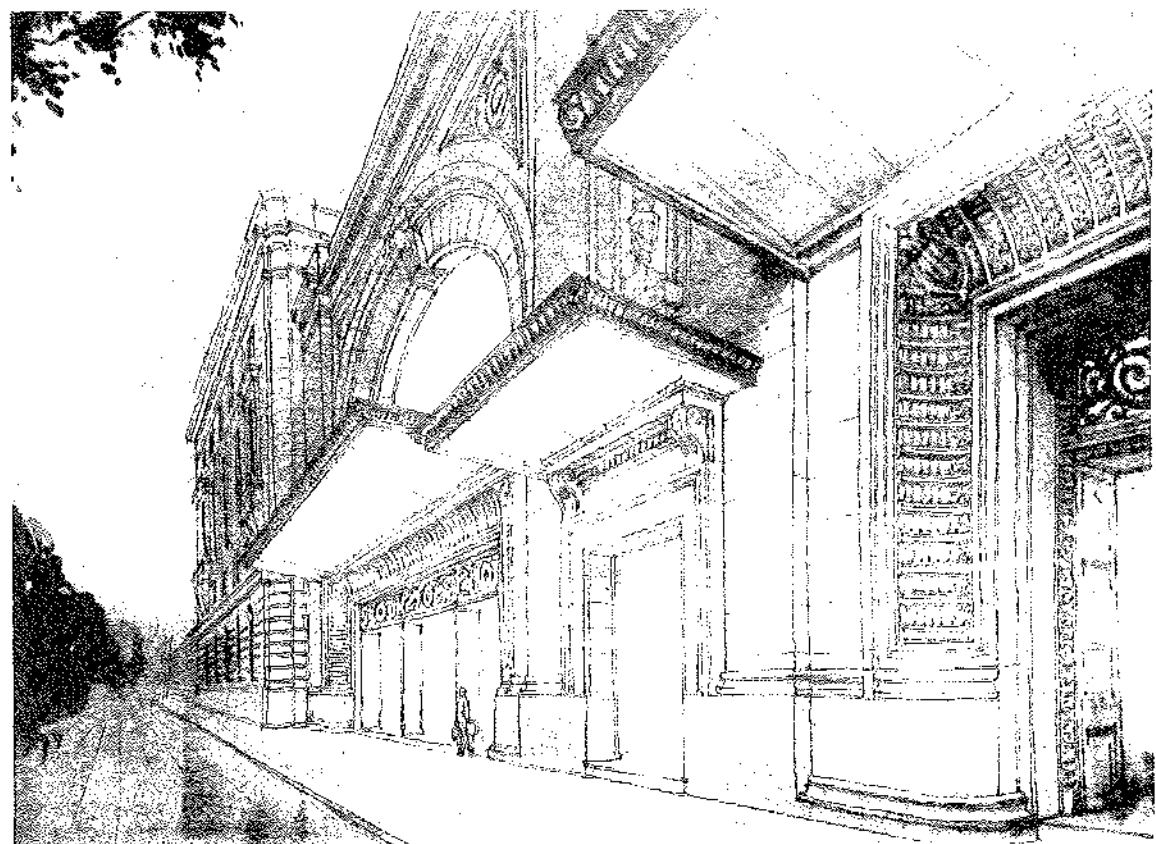
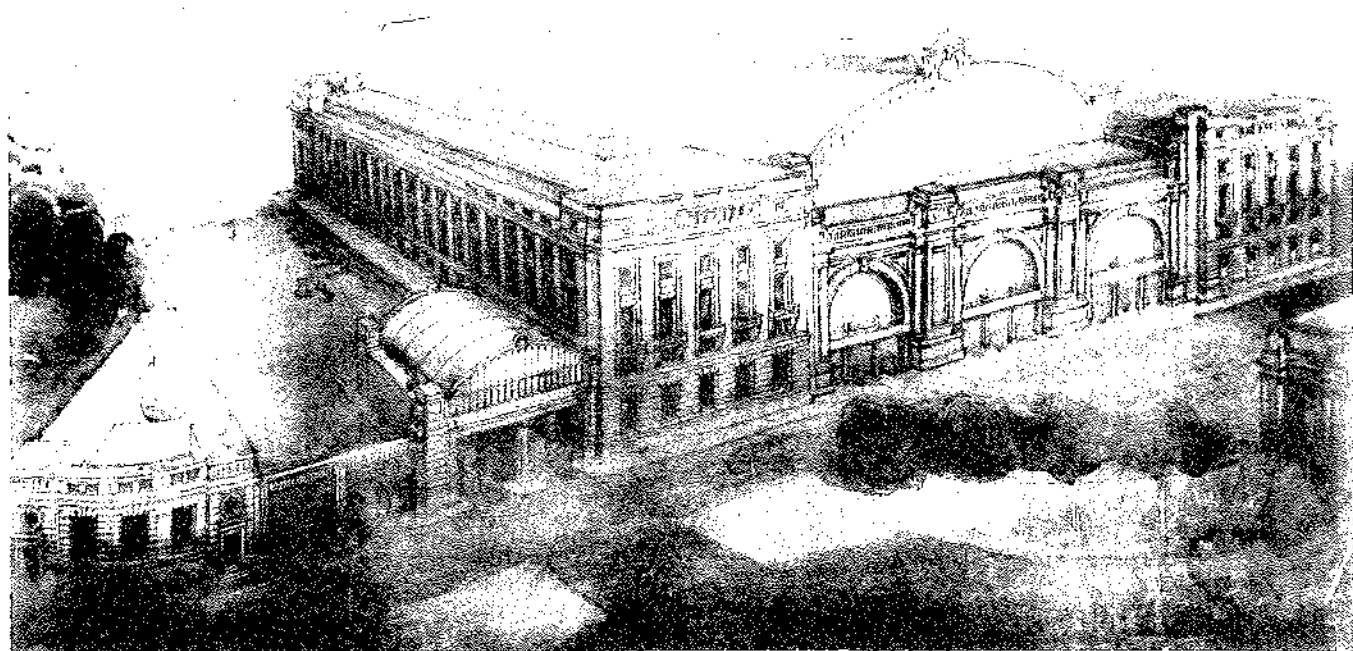
de ladrillo aligerado con robustos arcos, que darán paso a los trenes como boca de túneles».

No solo aquel primer Zuazo, sino que otros arquitectos coetáneos proyectarán e incluso llegarían a realizar estaciones de gran envergadura, como la de Lérida, de José M. Fuster, inaugurada en 1930. Entre éstas ninguna tan importante como la que recibiría a los visitantes de la Exposición Internacional de Barcelona, en 1929, conocida como Estación Término. Es una de las obras más estimables de Pedro Muguruza, quien presentó al efecto varias soluciones para reemplazar a la viejísima estación anterior cuya imagen externa coincidía con el de un vulgar establecimiento industrial, con sus dos naves paralelas, teniendo más el carácter de un mercado en hierro que el de una estación de ferrocarril.

Muguruza, buscando sin duda una imagen que coincidiera con la monumentalidad de los edificios de la cercana Plaza del Palau, desde la inmediata Aduana, hasta la Lonja y las casas Xifré, acertó plenamente, hasta el punto de poderse considerar como una de las estaciones más importantes de Europa, con las que tenía en común algo que a su vez la separa de sus antecedentes españoles, nos referimos al magnífico vestíbulo, ese gran hall de los pasos perdidos, en el que colaboró Duran Reynals, y que entre nosotros habitualmente se queda reducido a un espacio mínimo, muy lejos de la monumentalidad y desahogo aquí alcanzado. La mayor sobriedad ornamental en la ejecución del vestíbulo, unido al «tapado» que se origina con los paneles de señalización e información de Renfe, restan fuerza a su poderoso diseño original.



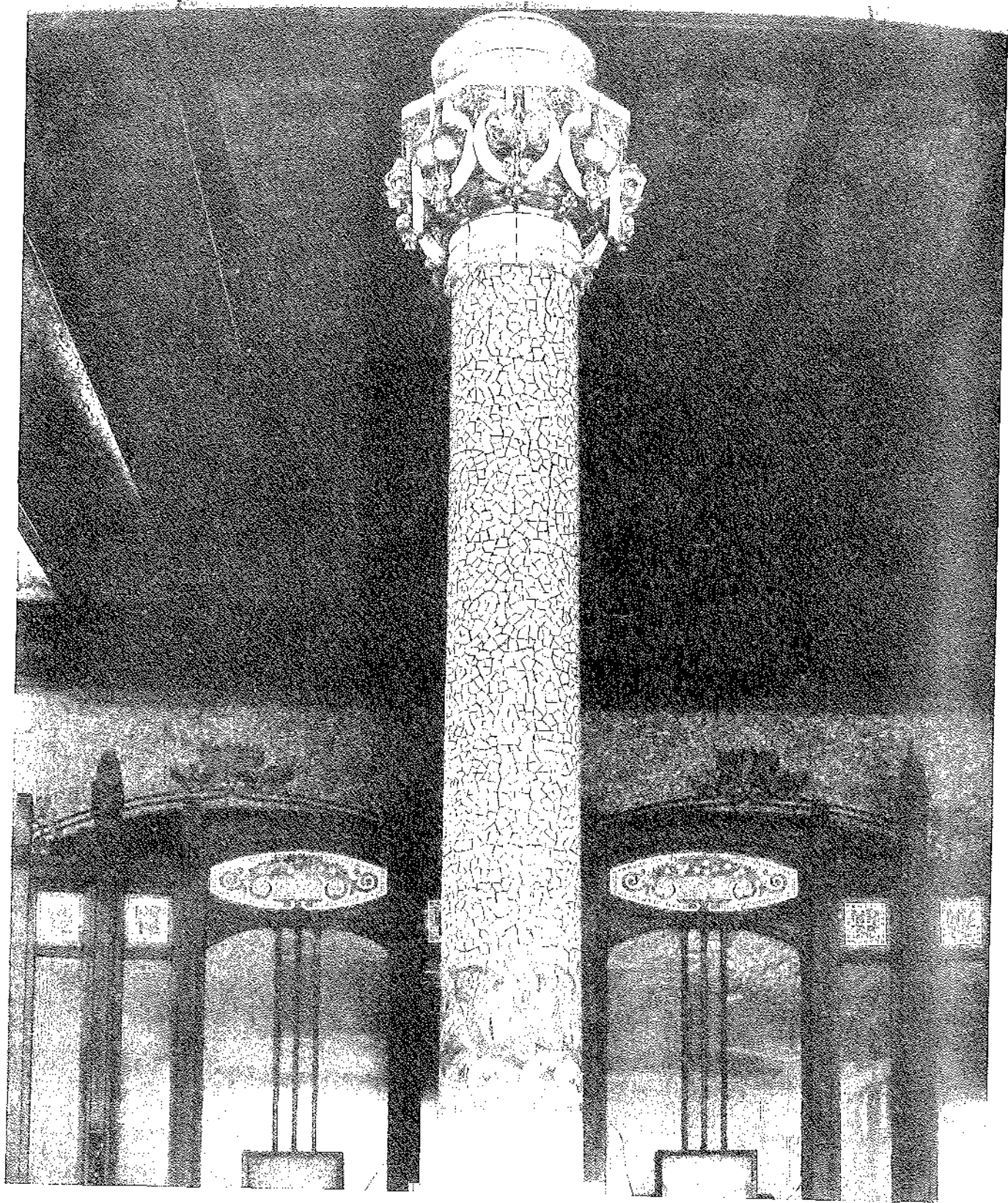




1. Barcelona. Vestibulo proyectado para la estación Término (1929).

2 y 3. Proyecto del arquitecto Muguruza. Para la estación Término de Barcelona (1929).





# HISTORIA DE UNA ESTACION: VALENCIA

Ante la imposibilidad de traer aquí una historia vertical de cada una de las estaciones españolas, se ha elegido la del Norte de Valencia, como muestra de un estudio, hoy ya en marcha, que hay que realizar sobre todas y cada una de ellas.

La estación no es una obra a realizar de una sola vez, sino que desde la primera concesión de la línea, a la cual pertenece, y la construcción de sus primeras estaciones hasta el complejo ferroviario que hoy han llegado a ser, se produce una larga historia de proyectos, ampliaciones, reformas y nuevas obras, llegando a darse distintos emplazamientos con la consiguiente modificación urbana, es decir se trata de una historia larga y compleja como lo es su función y explotación.

Los primeros intentos de explotación de un ferrocarril se realizaron algo a ciegas, ni constructores, ni proyectistas, ni capitalistas podían suponer las necesidades tanto de los servicios de viajeros como los administrativos, ni siquiera el movimiento de tráfico que podía conllevar la línea. Por esta razón muchas de las primeras estaciones se quedaron pequeñas a los pocos años de ser construidas y tuvieron la necesidad de realizar una mayor. Un ejemplo vivo de ello lo encontramos en la historia de la estación de Valencia.

El 11 de noviembre de 1850 se otorgó a don Próspero Volney la concesión de la primera línea férrea valenciana con la denominación oficial de «ferrocarril desde el mar a San Felipe de Játiva, pasando por Valencia». Posteriormente esta concesión es transferida al Marqués del Campo, que en muchos aspectos puede recordarnos al Marqués de Salamanca.

Al año siguiente, el ingeniero inglés James Beaty realizó el proyecto de la estación de viajeros y D. Cardenal se encargó de la dirección de la obra. Ya desde un primer momento se plantea la

estación en el centro de Valencia, con fachada a la calle del Sagrario de San Francisco y entre los conventos de San Francisco, de la Presentación y San Pablo. La calle del Sagrario de San Francisco era una vía importante y de mucho interés urbanístico, pues unía la plaza de San Francisco (relacionada ésta a su vez con el mercado central y con la plaza de Zaragoza) con la calle de Ruzafa, que comunicaba la ciudad con ese barrio populoso de Ruzafa, situado a extramuros de la ciudad.

Efectivamente, la ubicación de la estación estaba totalmente definida desde un principio, las razones eran claras según D. Cardenal:

«Al encargarme yo de la dirección de estas obras estaba ya fijado, y muy oportunamente por cierto, el emplazamiento de esta estación en el interior de la ciudad. Si en alguna ocasión puede ser necesario, digámoslo así, el introducir una vía de hierro dentro de una capital, es sin duda una de ellas en la que nos encontramos. En efecto y prescindiendo por un momento de las circunstancias favorables que existen para llenar este objeto, circunstancias que por sí solas bastarían ya para decidir la cuestión, el gran movimiento que debe esperarse se produzca en la línea el continuo tráfico que existe entre El Grao y esta ciudad, hace indispensable desde luego la construcción del edificio que nos ocupa en un punto céntrico de Valencia. Sin esta circunstancia sería de todo punto ilusorio una gran parte del inmenso movimiento de que acabamos de hablar; porque obligados los viajeros y los conductores de mercancías para llegar al embarcadero a hacer un viaje que a causa de la corta longitud de la línea del ferrocarril (19.000 pies) sería de mucha más duración que el que por éste hicieran, se retraerían de ocupar los carruajes

de la compañía, prefiriendo sin duda el continuar su viaje en el vehículo que necesariamente habían de tomar para llegar a la estación. Era, pues, indispensable, según esto, la colocación del embarcadero dentro de la ciudad.

Afortunadamente las circunstancias locales que arriba hemos indicado han venido a facilitar esta disposición, pues la existencia de las huertas de los antiguos conventos de San Francisco y San Pablo que aparecen en el plano hace que la adquisición del terreno, si bien algún tanto limitado, sea mucho menos costoso que si hubiera habido necesidad de derribar cualquier género de edificios».

Sin embargo el planteamiento de esta estación tenía un grave defecto, su posibilidad de crecimiento o ampliación era muy pequeña, constaba de dos naves paralelas que encerraban a su vez el espacio destinado para las cuatro vías y los andenes correspondientes a la salida y llegada de viajeros, espacio que estaba cubierto por una armadura de hierro forjado. La primera nave, por la cual se penetraba a la estación, era la del servicio de viajeros a su salida, con su pequeño vestíbulo, despacho de billetes, varias oficinas, sala de equipajes y salas de espera de 1.ª, 2.ª y 3.ª clase. La nave posterior se utilizaría para el servicio de viajeros a su llegada, con el registro de equipajes y otras dependencias como telégrafos, almacenes y retretes; los andenes de salida y de llegada estaban comunicados por un tercer andén de cabeza para seguridad de los viajeros, que en caso contrario deberían cruzar las vías, con el consiguiente peligro que esto supondría. Con esta disposición de costado de la estación, en el que no existe un cuerpo o pabellón de cabeza (tipología normal de las estaciones término), la posibilidad de ampliación sólo era viable por esta zona, es decir, tomando los

terrenos ocupados por el convento de San Francisco.

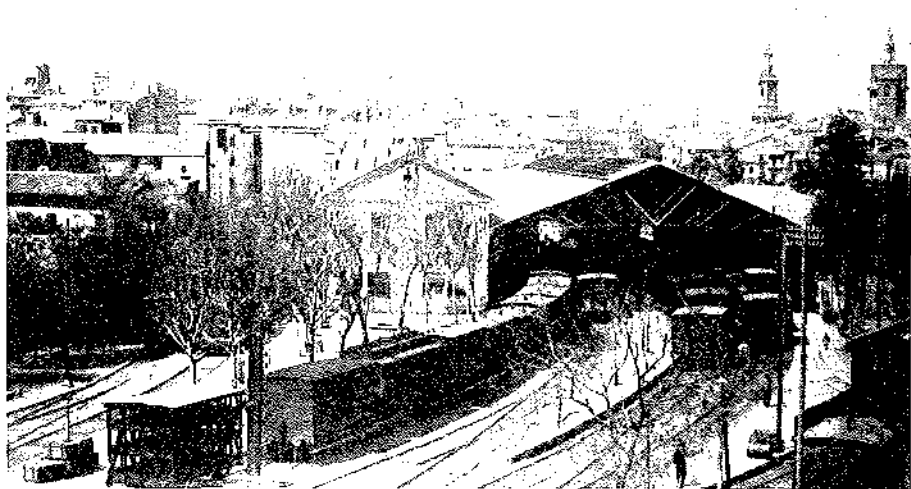
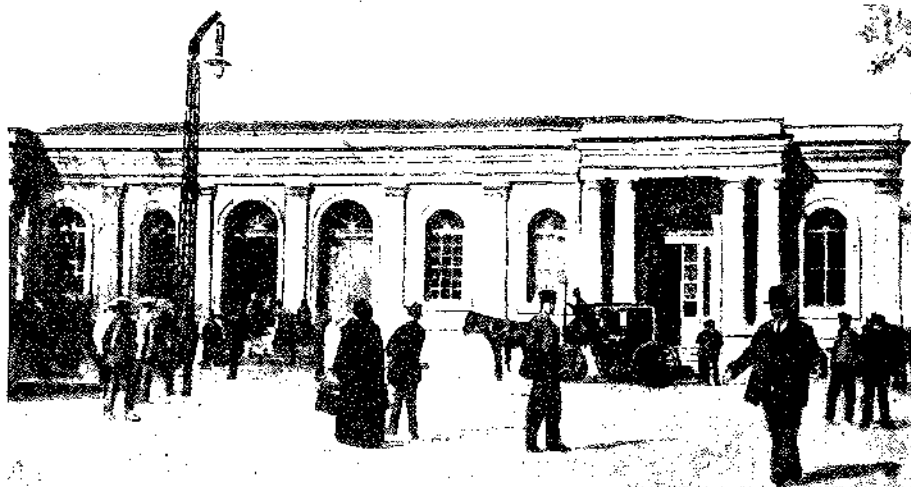
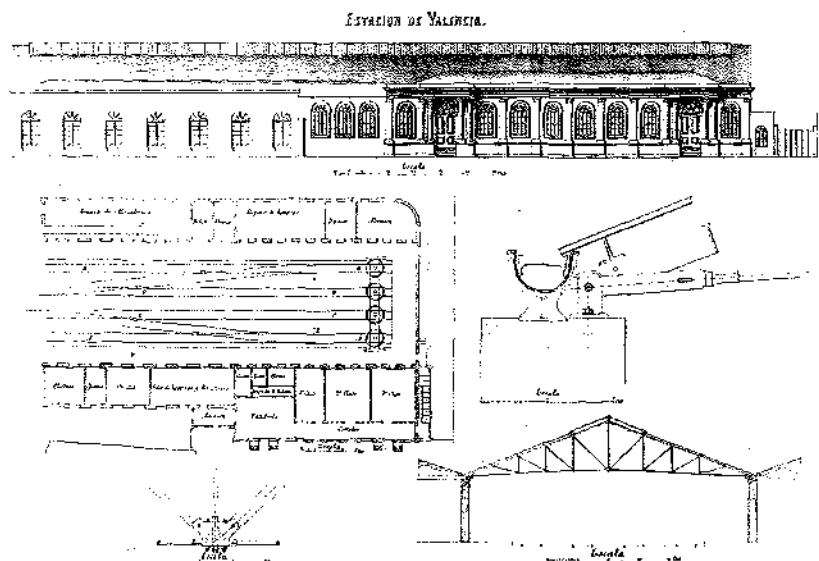
Característica curiosa de esta estación era su dependencia de la Estación del Grao de Valencia, sobre todo a nivel de talleres, depósitos de materiales, cocheras para carruajes y locomotoras, almacenes para el servicio de mercancías..., de forma que la estación del Grao tenía una mayor amplitud en todos los servicios señalados; su explicación la encontramos en la proximidad de ésta al puerto, lo cual le facilitaba su trabajo, y la posibilidad de adquirir sin ningún problema todos los terrenos que fueran necesarios, por lo que podemos definir a la estación de Valencia como fundamentalmente de viajeros. Su aspecto exterior nos lo refleja de una forma tajante, principalmente por la escala y proporciones, por sus pequeños pórticos de entrada, siendo el aspecto general de la fachada principal muy sencillo. Constaba de una sola planta, con dos puertas de entrada, formadas por dos pórticos con cuatro columnas de orden dórico, los vanos de ventanas y puertas eran de medio punto, pilastras también de orden dórico separaban los vanos y un sobrio entablamento remataba la fachada.

Fue una de las primeras estaciones construidas y resulta curioso cómo en 1857 aparece en la revista de Obras Públicas un artículo dando una descripción de sus servicios de explotación, como posible modelo para otras estaciones: «No estando todavía completamente resuelto el problema de la mejor disposición de las estaciones de los caminos de hierro, creemos que será de alguna utilidad a nuestros lectores la siguiente descripción de la construida en Valencia, para el servicio del ferrocarril de Játiva...».

Efectivamente, esta estación fue una de las primeras que se realizaron en España; la inauguración del primer tramo de la

línea, Valencia al Grao, fue el 22 de marzo de 1852, es decir, la tercera línea construida en España, ya sabemos que la primera fue la de Barcelona a Mataró, el 28 de octubre de 1848, y la segunda la de Madrid-Aranjuez, el 10 de marzo de 1851; es, pues, Valencia una de las pioneras de la construcción del ferrocarril en España y también fue una de las primeras en quedarse pequeña. Sus constructores no pudieron imaginarse la importancia que con los años fue adquiriendo esta línea, pensada desde un principio en unir Madrid con el Mediterráneo. Ya en 1857, en el artículo mencionado, comentaba lo siguiente: «La estación de Valencia satisface a los principios de sencillez y economía, ha sido suficiente durante algún tiempo para la explotación, pero va dejando de serlo a medida que aumenta el tráfico, y habrá de ensancharse si se ha de ejecutar el servicio sin maniobras peligrosas y con desahogo y prontitud, cuando además de la explotación de los transportes del puerto del Grao y de la ribera del Júcar haya de hacerse la de Madrid al Mediterráneo».

Si a esto añadimos que los años siguientes fueron de bastante actividad con respecto a inauguraciones de tramos de la línea y a nuevas concesiones como la otorgada en 1858 de la línea Valencia a Tarragona, ampliada posteriormente a Almansa, podemos decir que se hizo urgente el tema de la ampliación de la estación. Esta se empezó a llevar a cabo en 1862 y luego en el año 1878. Los ingenieros encargados de proyectar y realizar estas reformas fueron James Beaty y A. Revenga, consistiendo la ampliación del edificio en el aumento de un piso de la nave principal, modificaciones en la distribución de las plantas, colocación de una fonda, modificación de las vías, ensanche de los muelles de mercancías, así



1. Primera estación de Valencia.
1. Proyecto de J. Beaty, 1851.
2. Fachada principal.
3. Vista general.

como nuevos edificios destinados a cochera para carruajes, cochera semicircular, almacenes para mercancías, almacén para el depósito de hierros y materiales, incluso un pabellón para despacho de billetes.

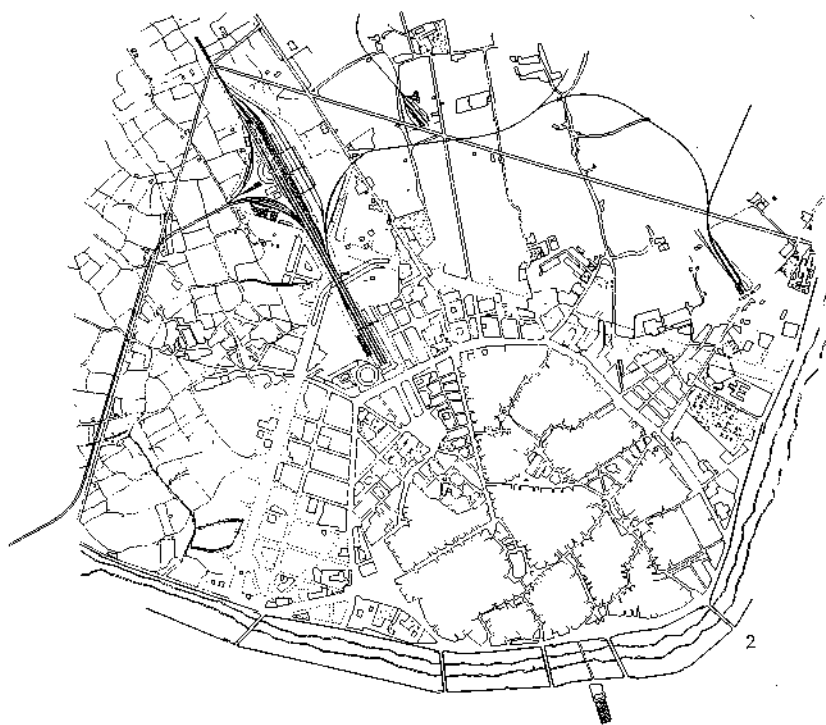
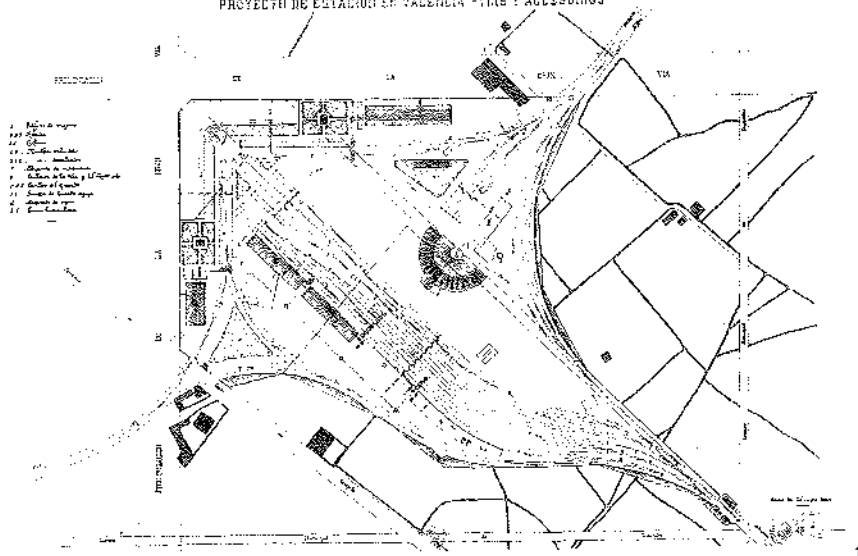
Pero las necesidades de la línea fueron aumentando, sobre todo cuando ésta fue transferida a la Compañía de Caminos de Hierro del Norte en enero de 1891. Al año siguiente esta compañía se hacía cargo de la concesión de la Línea Valencia-Utiel, con el correspondiente aumento del servicio de viajeros y el de mercancías. Con esta última ampliación de servicios, la estación de Valencia no era capaz para satisfacer la demanda de una buena explotación y por otra parte era imposible su crecimiento dentro de la ciudad, totalmente ya configurada a su alrededor. Además existía ya en ese momento un grave problema dentro de la circulación rodada de la ciudad; desde que se derribaron las murallas en 1865, se creó paralelamente a ellas lo que siempre se ha llamado primer cinturón de ronda, formado por las calles Colón, Játiva y Guillén de Castro, y que desde que nació estaba interrumpido por el paso del ferrocarril. A partir de este momento se empezó a hablar de la necesidad del traslado de la estación, siendo en abril y mayo de 1894 cuando aparecen las primeras noticias oficiales sobre la intención de trasladar la estación a los terrenos ocupados anteriormente por la línea Valencia-Utiel, la cual tenía una pequeña estación antes de integrarse a la Compañía del Norte. Y efectivamente, en 1898, la Compañía del Norte presenta un proyecto sobre una nueva estación, realizada por el ingeniero de la compañía Vicente Sala, situándola no en los terrenos antes mencionados sino en el cruce de la prolongación de las dos grandes vías del ensanche, hasta ese momento sólo configuradas en su

primera parte, por lo que de esta forma no solamente salvaba el problema de circulación del primer cinturón sino también del segundo.

El edificio de viajeros estaría situado en el ángulo extremo del cruce entre las dos grandes vías, formando un ángulo recto dentro del cual se encontrarían las dependencias propias de la estación, como muelles, talleres, almacenes, los cuales quedarían en relación con el camino de tránsitos, camino utilizado desde muchos años antes para el traslado de mercancías, atravesando los barrios extrarradios de Valencia, como Monteolivete, Ruzafa, En Cort, Malilla, Jesús, Patraix, Arrancapins, Pontons, Nou Moles, Campanar, Tendetes, Benicalap, Pueblo Nuevo, Rascanya, Orriols, Benimaclet, Mestalla, Algirós y Peñarroja; el camino de tránsitos también tenía relación con el camino del Grao, es decir, comunicaba directamente con el puerto.

Este proyecto de Vicente Sala está pensado con una gran visión de futuro, pues ya en él se tenía en cuenta los problemas de circulación, su conexión con el camino de tránsitos, temas de los que ya hemos hablado, pero existía una clara intención de alejamiento del centro que hubiera fomentando el desarrollo del ensanche a derecha e izquierda de Valencia, tal como estaba proyectado. Sin embargo este proyecto fue rechazado por la mayoría de comerciantes e industriales valencianos. Ballesteros comentaba así, en 1907, el proyecto de Sala: «La solución presentada fue del gusto de una parte de la vecindad, pero una gran mayoría de la población se opuso tenazmente, opinando que, al contrario de alejar la estación, sería conveniente acercarla más al centro de la ciudad, y en caso de no ser eso posible, alejarla sólo lo indispensable para situarla al otro lado del paso a nivel, con

PROYECTO DE ESTACION EN VALENCIA - VÍAS Y ACCESORIOS



1. Proyecto de Vicente Sala. 1898.
2. Emplazamiento actual de la estación.
3. El arquitecto Demetrio Ribes (h. 1912).



fachada a la calle de Játiva y suprimir de esta manera el paso, causa principal del traslado.

El Consejo Provincial de Agricultura, Industria y Comercio dirigieron al Ministro de Fomento una exposición razonada oponiéndose al proyecto presentado, y otro tanto hicieron la Sociedad de Amigos del País y muchos más representantes de la industria, del comercio y de diversas sociedades y empresas.

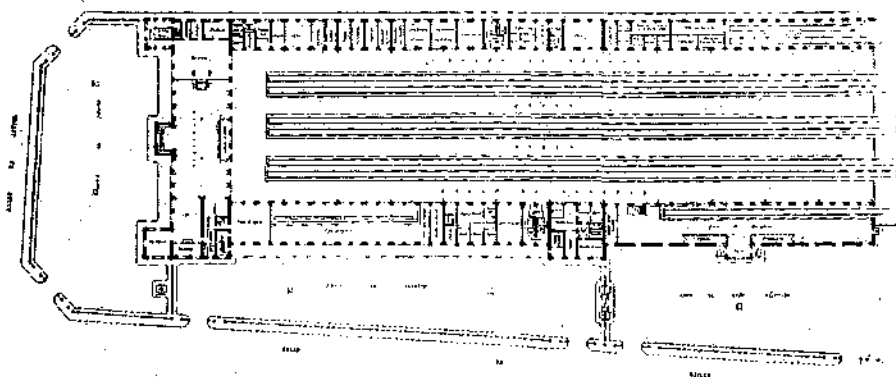
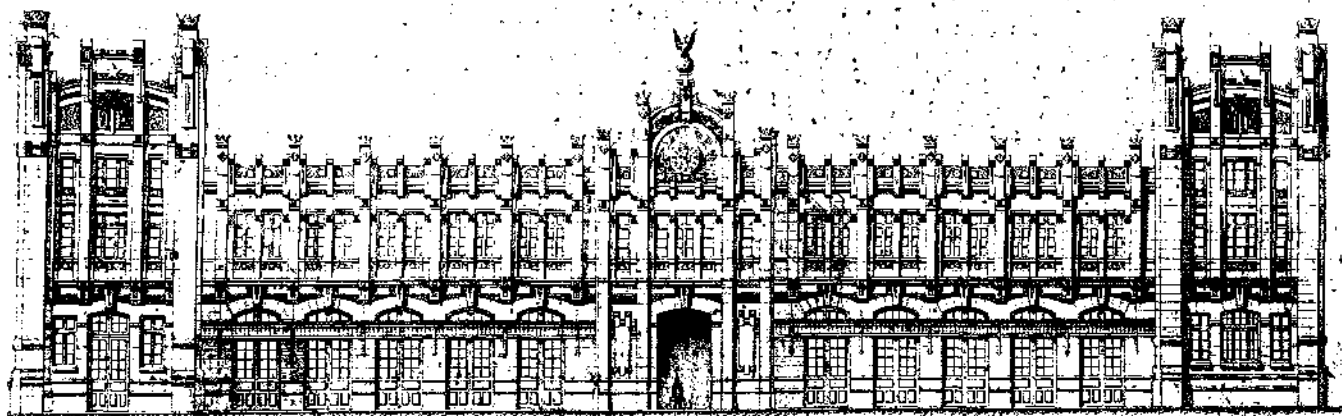
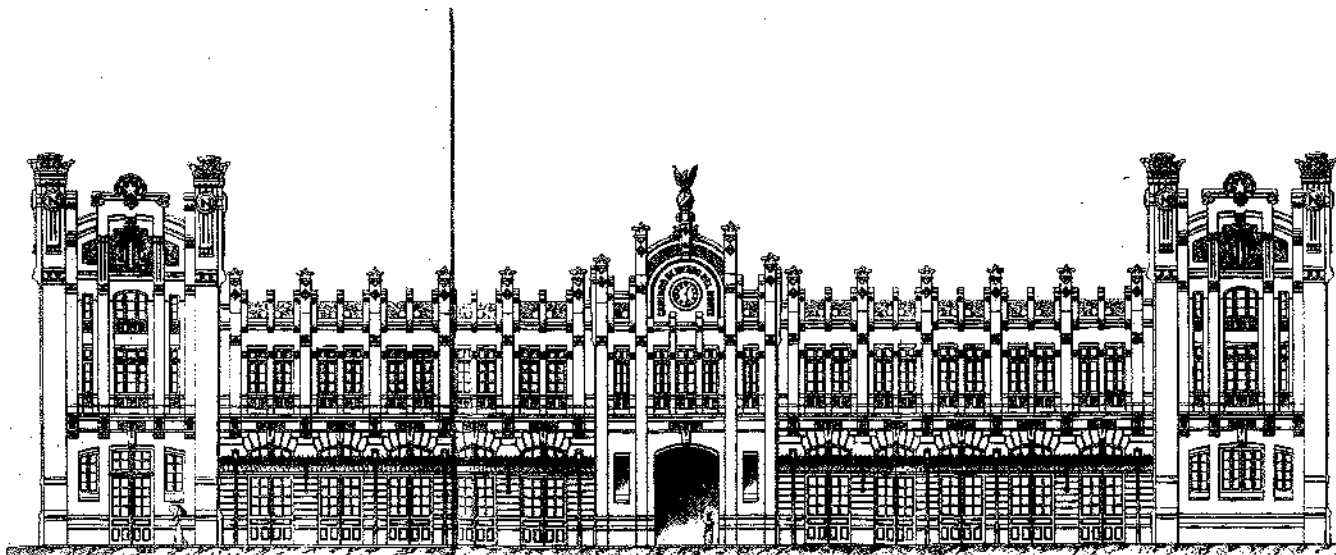
Por Real Orden de 24 de febrero de 1899 fue devuelto el proyecto para un estudio nuevo, y dar la autorización para situarla en otro emplazamiento».

La pretensión de la mayoría de la población de la ciudad de Valencia era no perder las ventajas que la antigua estación le proporcionaba y que por lo tanto la solución de Vicente Sala era desechable, ya que los terrenos propuestos para la estación era parte del ensanche todavía no configurado, y que de hecho nunca llegó a configurarse como tal ensanche, era a su vez un lugar deshabitado, siendo necesario un transporte suplementario para llegar a ella. La solución se empezó a esclarecer en 1904 cuando se presentaron al Ministerio dos posibilidades, una era la solución ya comentada de Vicente Sala, la segunda propuesta fue presentada por Javier Sanz y situaba la estación con fachada a la calle Játiva, es decir, la estación se trasladaba únicamente lo necesario para salvar el primer cinturón de ronda, incluso dando fachada a esta misma calle. Esta última solución fue aprobada en 1905, solución del agrado de todos pues a la vez que continuaba realizando las mismas funciones o servicios que la antigua, salvaba los dos puntos conflictivos de tráfico, el de la calle Játiva y el de Ruzafa. La primera se resuelve situando la estación justo al otro lado de dicha calle y la segunda, correspondiente a la intersección en la misma

Gran Vía Marqués del Turia, esquina Ruzafa, de las líneas del Grao y Tarragona, con su respectivo paso a nivel, se resuelve con la variación que se realiza del trazado de las líneas desviándola hacia el camino de tránsitos.

Con esta resolución se comenzó a trabajar el proyecto de la nueva estación, realizado por el arquitecto Demetrio Ribes Marco (1875-1921) que, formado en la escuela de Madrid, trabajó durante diez años en esta ciudad, trabajos generalmente relacionados con actividades de la Compañía del Norte, como los edificios gemelos con destino a oficinas para la Compañía de Caminos de Hierro del Norte en la Estación de Príncipe Pío de Madrid, fue en 1906 vicesecretario de la Asociación Central de Arquitectos de Madrid, redactor de la revista *Pequeñas Monografías* y otras muchas actividades, no sólo en Madrid sino en Valencia a donde se trasladó en el año 1912.

En la estación de Valencia, Ribes nos ha dejado un bello ejemplo de la arquitectura ferroviaria y de la arquitectura modernista, así como una de sus mejores obras. Con fachada a la calle Játiva, su planta, como muchas de las estaciones-término, tiene forma de U, donde el cuerpo de cabeza será destinado al servicio de viajeros a su salida; la entrada se realiza a través de un gran patio donde los carruajes podían con toda comodidad llegar y descargar viajeros y equipajes; el edificio constaba de un vestíbulo amplio (incluso ésta fue una de las piezas que se fue ampliando según evolucionó el proyecto), a su derecha se situaban los servicios de cantina, cafetería y restaurante, comunicadas con el vestíbulo mediante grandes puertas con vidrieras. A la izquierda se encontraba el recinto para recogida de equipajes, abierto totalmente al vestíbulo. El piso superior de este cuerpo central



1. Proyecto de D. Ribes (1906).  
2 y 3. Fachada y planta del proyecto definitivo (1909).

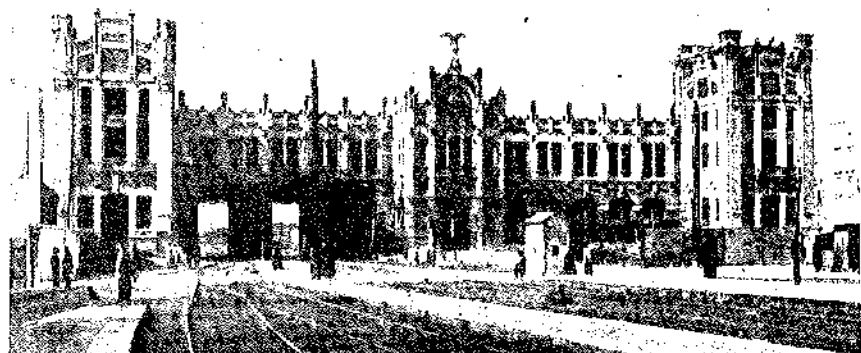
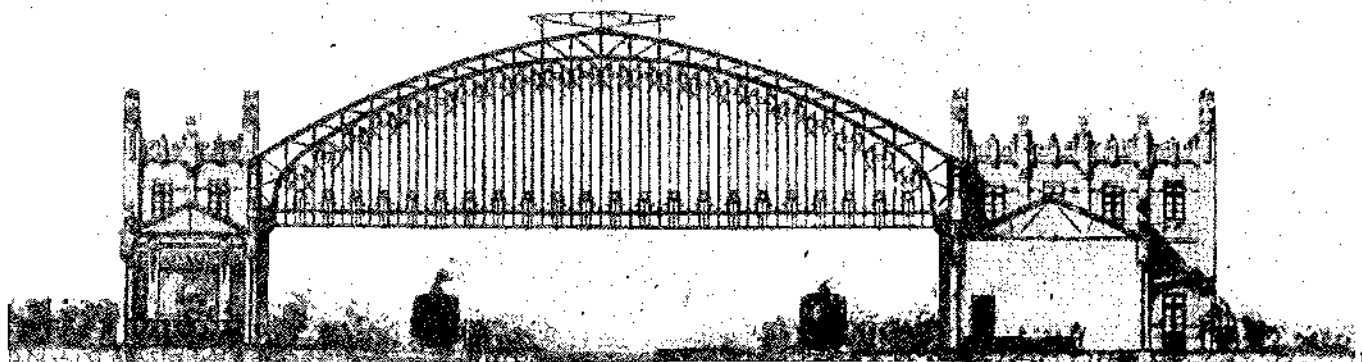


estaba destinado a oficinas y servicios administrativos propios de la estación, su acceso se realizaba a través de la escalera del torreón de la izquierda (que será, como todavía hoy podemos comprobar, uno de los elementos de mayor interés que existen en la estación), la articulación de esta planta se realiza a través de un pasillo que la atraviesa longitudinalmente, dejando a uno y otro lado los despachos y oficinas, al fondo a la derecha se encuentra una zona destinada a viviendas para los empleados de la estación, este mismo destino contiene la planta superior. El ala derecha, que tiene su fachada a la calle Bailén, tiene principalmente tres zonas: la primera es la destinada al servicio de viajeros a su llegada, con las correspondientes dependencias para consigna, recogida de equipajes, mozos de estación, vigilante de carruajes, consumos inspector y agentes de policía y salas de espera. La segunda zona corresponde al pabellón situado a continuación, donde se ubican las oficinas del jefe de estación, los servicios sanitarios y correos, la planta superior de este pabellón se destina de nuevo a viviendas para empleados. La tercera zona contiene el pabellón de mensajerías o de gran velocidad, con factoría local para el público y una vía interior. El ala izquierda, como la derecha, podemos subdividirla en tres partes: la primera está destinada a dependencias y oficinas de administración e inspección técnica, salas de espera y telégrafo público; la segunda corresponde a secretaría estadística, archivos y, como es usual, la planta superior está destinada a viviendas, por lo que esta zona sobresale en altura, formando un nuevo pabellón; la tercera tiene un taller de recorrido, lamparera, calefacción y una gran cochera para carruajes. Esta distribución tiene alguna variación según fue evolucionando el proyecto, pero sin cambiar en absoluto la concepción y fisonomía

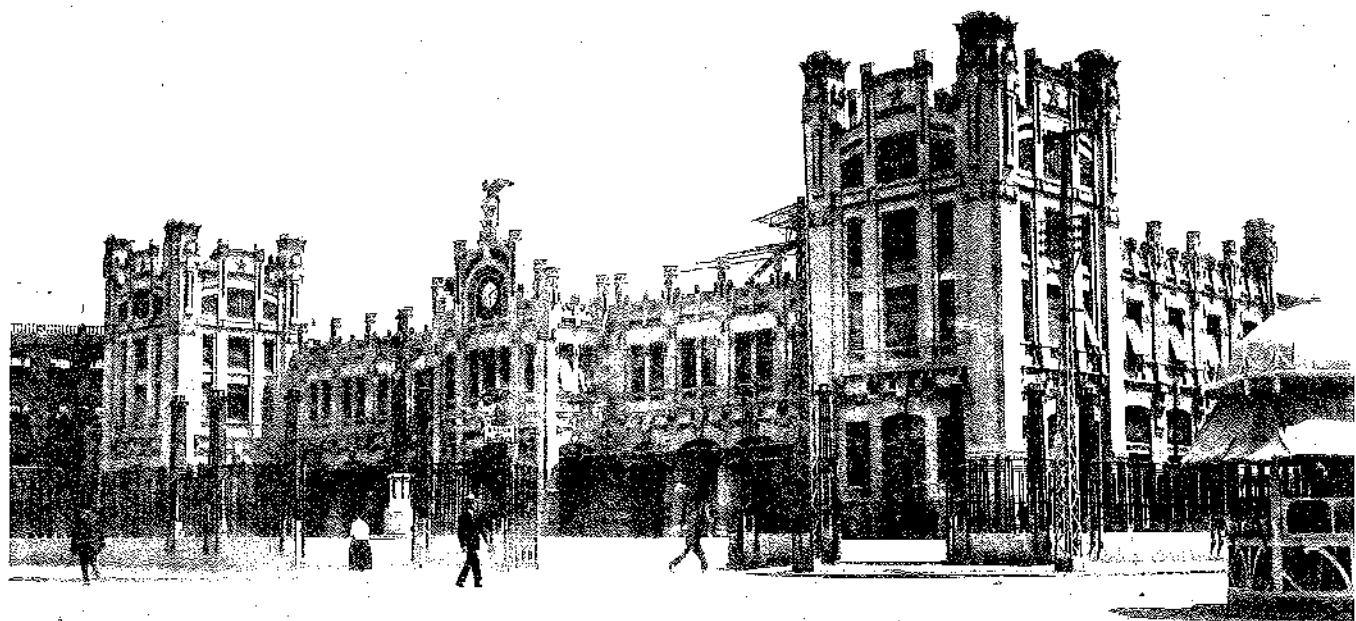
del edificio con respecto a su distribución. Pero la ubicación de la estación en su nuevo emplazamiento trajo consigo remodelaciones importantes en el casco de la ciudad, la primera surgió con una petición del Ayuntamiento de Valencia a la Compañía del Norte, en el año 1907, para el establecimiento de la prolongación de la calle Gibraltar (hoy calle Alicante), de forma que se uniera esta calle con la de Játiva, lo cual supondría la conexión entre los dos cinturones de ronda.

Esta petición, que fue inmediatamente concedida, sólo era parte de un gran proyecto que se planteó seriamente en 1909, en una comisión conjunta Ayuntamiento-Compañía, pues aunque se hablaba de urbanizar los terrenos sobrantes de la antigua estación, fue realmente un gran proyecto de urbanización de todos los alrededores de la nueva estación. El interés de este proyecto no trata sólo de ver las pautas que se establecieron para remodelar esta zona tan importante de la ciudad, sino que con ellas se creó el lugar para y por la estación. En líneas generales se estableció lo siguiente:

- a) Una calle-avenida (avenida Marqués de Sotelo) que dé a la estación, entre la plaza de Castelar y la calle de Játiva, de 32 metros de anchura, cuyo eje, pasando por el centro de la fachada del edificio de viajeros de la Estación del Norte, tenga una dirección tal que la alineación del torreón de la derecha sea tangente a la fachada en construcción del excelentísimo Ayuntamiento.
- b) Dos calles transversales de 10 metros de anchura: entre la calle de Ruzafa y la avenida Marqués de Sotelo y entre ésta y la plaza de San Pablo (hoy calle de Santa Clara y San Pablo).
- c) Prolongación de la calle Lauria hasta esta avenida y prolongación de la calle Ribera hasta la de Lauria.



1. Proyecto definitivo (1909).
2. La estación hacia 1915.
3. La estación hacia 1920.



d) Prolongación de la calle Gibraltar hasta la de Játiva, con una anchura de 12 metros en la parte comprendida entre los chaflanes de entrada por la calle Játiva y de 10 metros en el punto más próximo a la plaza de toros.

e) Apertura de una vía transversal de 16 metros desde la Gran Vía a la prolongación de la calle Cádiz (hoy calle de San Martín).

f) Establecimiento definitivo de la calle Bailén, con 12 metros de anchura.

g) Establecimiento definitivo de la calle Játiva.

Con estas normas quedó ordenada, tal como lo podemos ver hoy día, la zona que rodea a la estación. La parte ocupada por los terrenos de la antigua estación fue la zona más conflictiva y la que más años tardó en configurarse, no en vano era una de las zonas que formarían la nueva plaza de Emilio Castelar (hoy plaza del País Valenciano), que por estos años se remodeló totalmente, llegando a ser el centro político de la ciudad. Función ésta que antes realizaba la antigua plaza de la Seu, ya que con el desplazamiento del Ayuntamiento a la Casa de la Enseñanza y el nuevo emplazamiento de la estación, esta plaza de Castelar fue el punto de afluencia no sólo política sino también comercial, bancaria y de servicios (como teléfonos, telégrafos y correos), con la consiguiente profusión de cafeterías, restaurantes y fondas.

Volviendo de nuevo al edificio de viajeros de la estación, podemos comprobar que en aquel momento la Compañía del Norte proporcionó sin ningún tipo de reparos todos los medios necesarios para crear esta magnífica obra que aún hoy día sigue cumpliendo su función con suficiente comodidad y amplitud. Incluso fue mejorando su concepción inicial a medida que el proyecto se convertía

en realidad, así mientras que en el proyecto de 1906 preveía un sistema de tres pequeñas cubiertas sobre las vías, en 1907 se convirtió en una gran estructura metálica perfectamente comparable con las ya realizadas en Madrid, de 196 metros de longitud, 45 metros de luz, con una altura de 12 metros en los arranques y 22 metros en la clave.

Un artículo aparecido en la revista *La Construcción Moderna* nos describe esta gran armadura, así como su procedencia:

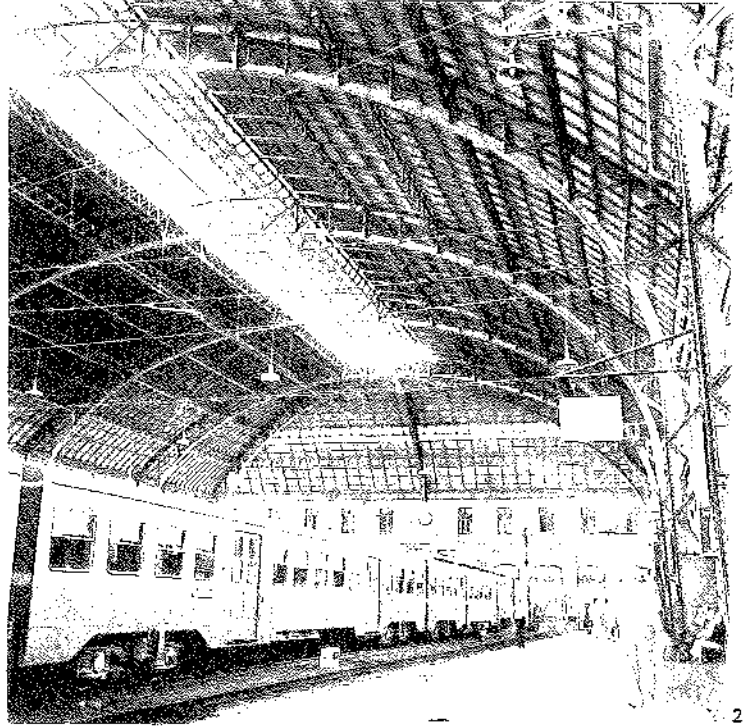
«Esta cubierta fue construida por la acreditada casa de Madrid E. Grasset y Cía., el trabajo de la cual se eleva a la respetable cifra de 800.000 pesetas... Consiste ésta no solamente en la construcción de la gran cubierta o armadura central sobre andenes y vías (196 metros de longitud por 45 metros de anchura, con un peso total de 750 toneladas), sino también de la colocación del material de la cubierta de uralita y vidrio.

Está formada la gran cubierta central por grandes arcos articulados sobre rótulas asentadas en tierra. Son estos arcos elípticos y acaban en la parte inferior en dos líneas inclinadas tangentes a la elipse. Estos arcos soportan unas correas muy ligeras que sostienen el resto de la cubierta.

Dado el clima de Valencia, se ha procurado una ventilación eficaz, y con este objeto, además del gran lucernario superior, el cual sirve también para escape de humos, hay lateralmente grandes ventanales que se abren y se cierran por grupos eléctricamente, cosa que proporciona gran ventilación al espacio cubierto.

Construida a trozos en Madrid, esta inmensa cubierta fue montada en obra por medio de un notable puente móvil a lo largo de las vías, sobre el cual iba una poderosa grúa para subir y colocar en su lugar las diversas partes...».

1. Detalle de la fachada.
2. Aspecto actual de la armadura.
3. Estado de la cubierta en 1918.



2



3

En cuanto a la composición de la fachada, al igual que hemos visto en la distribución del edificio, Ribes utiliza un esquema tradicional dentro de la arquitectura ferroviaria. Un cuerpo en el que predomina la horizontalidad, con 69 metros de longitud y 19 metros de altura máxima, con dos pabellones extremos y uno central, este último rematado por el típico reloj rodeado con el nombre de la compañía y el águila, símbolo de la velocidad, sobre un globo del mundo. Los pabellones extremos llevan como remate el escudo de Valencia y la estrella de cinco puntas. La decoración del edificio va aumentando según su altura, así como el número de huecos, de forma que la planta baja es la más sobria. Propio de la obra arquitectónica de Ribes es el contrapesar la excesiva horizontalidad de los edificios, y en este caso se consigue, por una parte, con la decoración, y por otra, a través de remarcar y resaltar elementos estructurales, pilastras, claves e impostas de los arcos, incluso con la creación de un ritmo vertical que sobresale en la cornisa de todo el edificio, dando la sensación de una serie almenada. Las fachadas laterales siguen estas mismas pautas, el mismo tipo de composición, de decoración y significando con el volumen de los pabellones sus distintas funciones, como ocurre con el de mensajerías, el de correos y servicio de vigilancia.

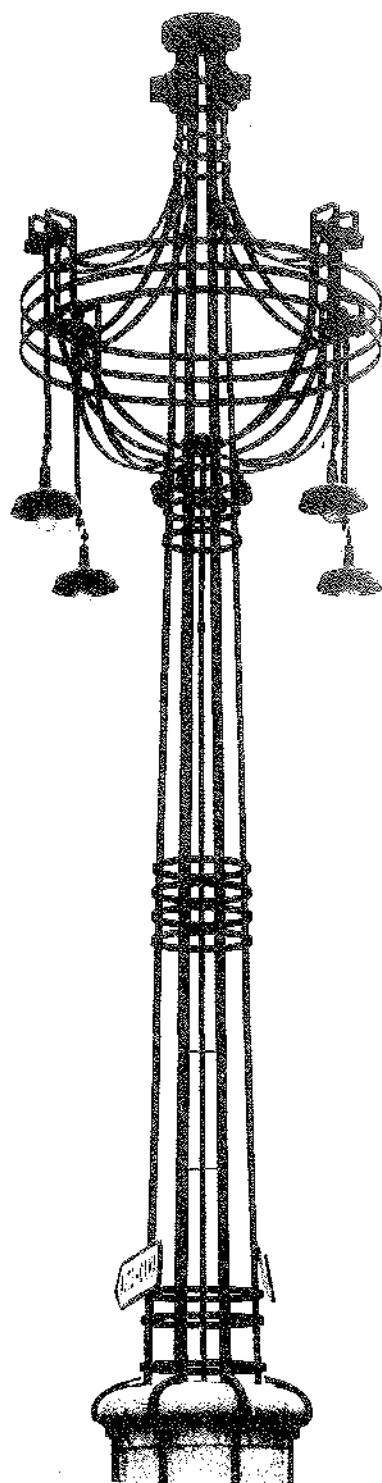
Como se ha apuntado anteriormente, uno de los aspectos más relevantes de la estación y en especial de la zona relacionada con los viajeros es la riqueza decorativa, conseguida por una perfecta utilización de materiales como la madera, el hierro, el bronce, la cerámica, el vidrio, el mármol y piedra artificial. Es aquí donde podemos observar el nivel de profesión y de diseño del arquitecto Demetrio Ribes, pero no sólo de él sino también de los artesanos y talleres que realizaron

estas obras. Hay un gran interés por introducir en la arquitectura las llamadas artes menores y aquí, en la obra de la estación, se llevó a cabo con gran riqueza: se revistieron salas enteras con cerámica, zócalos de madera, algunos de ellos con incrustaciones cerámicas, como podemos hoy todavía ver en la cafetería y vestíbulo de viajeros, o zócalos de mármol con rosetones cerámicos, como en la escalera de entrada a las oficinas. Ribes diseñó absolutamente todo, desde las rejas de hierro, marquesinas, farolas, barandillas, hasta los simples letreros indicativos.

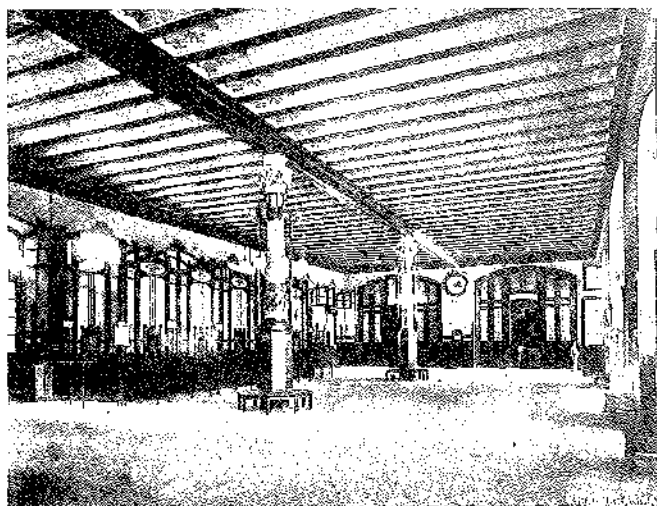
Todos los motivos decorativos de la estación podemos incluirlos en el movimiento modernista aunque contienen temáticas muy diversas, entre las que destaca aquella de raíz regionalista como aparece principalmente en la actual cafetería, donde las paredes, revestidas de cerámica, forman una serie de plafones con representaciones del paisaje de Valencia, su huerta y ciudad: La albufera, el Miguelete, la mujer con su vestido regional, la huerta, la barraca... Esto viene a relacionarnos con un hecho general en las estaciones, en las cuales cuando llega el viajero se les adelanta, de una forma u otra, el carácter, ya sea económico o cultural, de la ciudad a la cual llegan.

De la misma forma hay también una intención clara de mostrar el poder de la compañía, cuyo símbolo principal es la propia estación, pero que no bastando se repite su anagrama por zócalos, muebles, vidrios, etc.

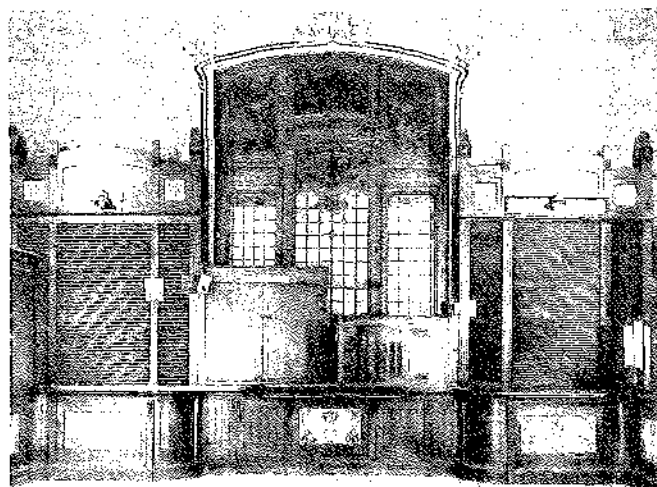
La estación toda cae bajo la influencia de la Secesión Vienesa, no solamente en algunos e importantes motivos decorativos sino que la concepción compositiva del edificio resulta secesionista, como nos lo indica la forma de los huecos, la integración de las artes menores, el diseño del hierro y otros elementos ya propiamente



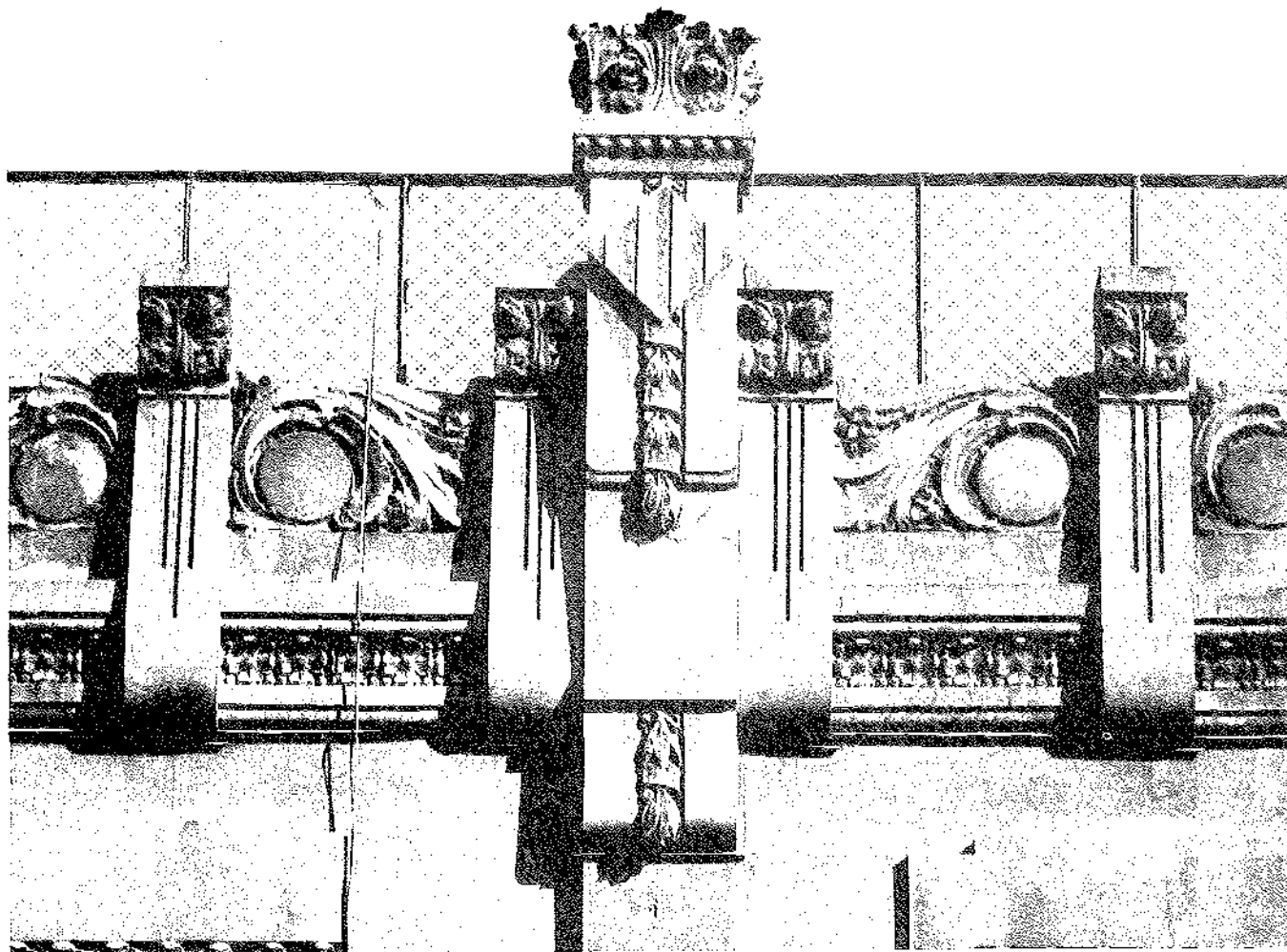
1. Farola del patio de viajeros.
2. El vestíbulo en 1918.
3. Detalle del vestíbulo en la actualidad.
4. Remate de la fachada.



2



3



4

decorativos como guirnaldas, los discos con hojas, la decoración vegetal y en general toda una decoración colgante. Una de las piezas más interesantes es el vestíbulo de viajeros; todo él revestido de cerámica y madera, el zócalo viene a ser una prolongación del diseño de las taquillas y kioscos. El trabajo de la madera es totalmente secesionista y lo mismo ocurre con el revestimiento cerámico de muros y techo, en este último aparece un dibujo lineal con elementos vegetales que se cruzan y van como limitando las esquinas, los encuentros con las puertas e incluso se introduce en los propios zócalos de madera, donde con un diseño magnífico desea «buen viaje» en diversos idiomas, detalles decorativos todos ellos que en muchos aspectos nos recuerdan a Olbrich. El techo, a base de bovedillas, está totalmente revestido de cerámica con la técnica del trencadis, incluso el entramado de madera, con predominio del color verde, todo él tiene un tratamiento uniforme excepto en los extremos donde la decoración se concentra y aparece un diseño con base geométrica formado por líneas y círculos, entre los cuales se entrecruzan formas vegetales.

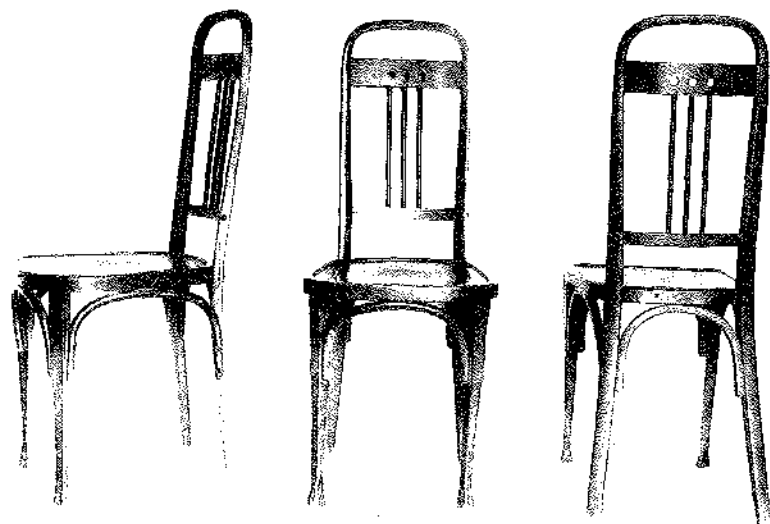
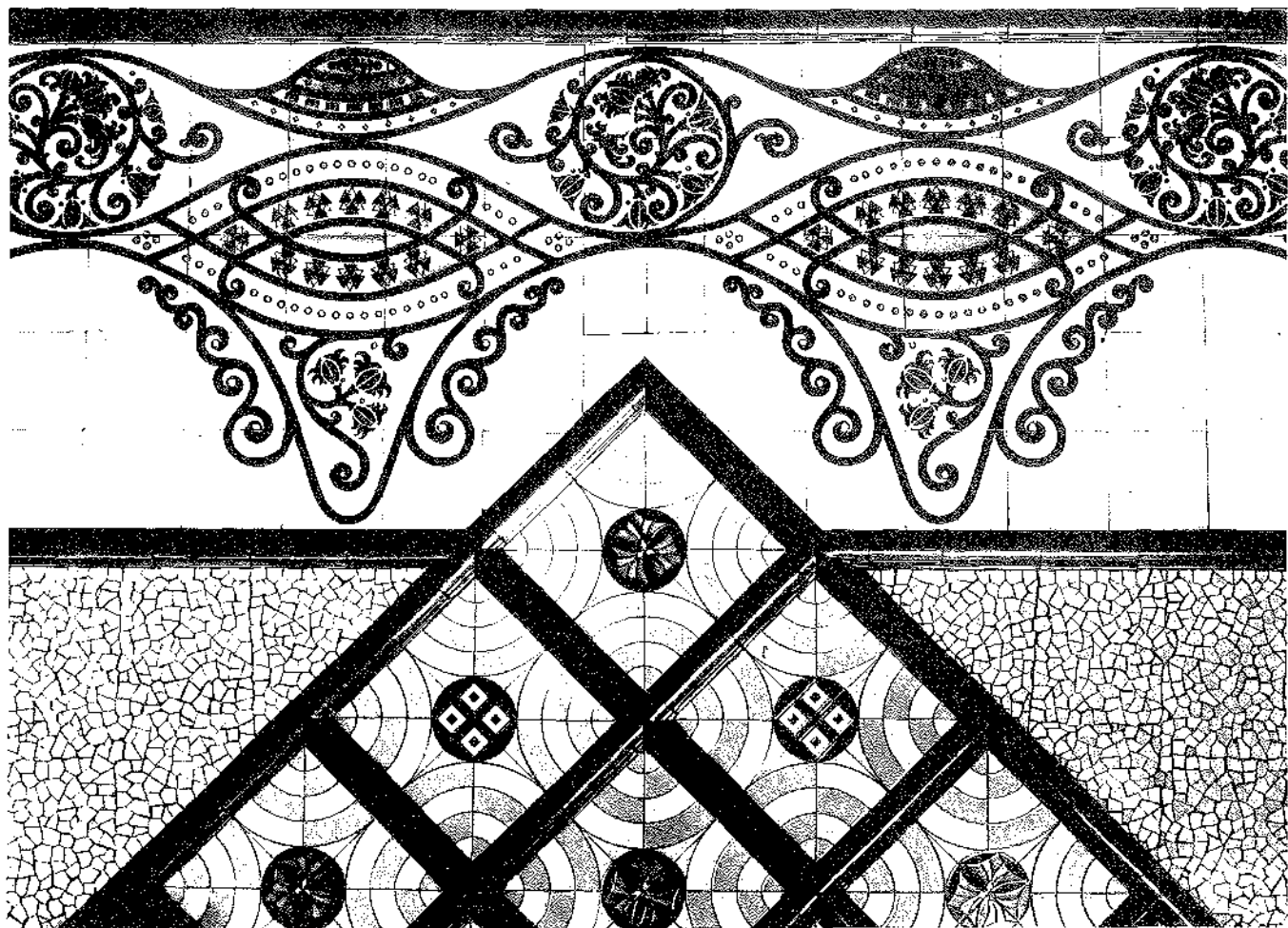
Otro síntoma del influjo secesionista lo «encontrábamos» en el restaurante, con una decoración mucho más sobria y geométrica, las paredes estaban revestidas de paneles de mármol sujetos con dados de metal, como utilizaba Otto Wagner en alguna de sus obras, la iluminación quedaba disimulada con unas placas de latón adosadas a la pared y una pequeña incisión en el mármol era toda la decoración de la pieza. Es un diseño de una sencillez y de una armonía que linda por una parte con una decoración prerracionalista, como lo eran ya las sillas y mesas que completaban el restaurante. Esta pieza, junto con la entrada a las oficinas de la estación, son los

dos ambientes más refinados que existían en ella. Hay que lamentar que una de las más graves pérdidas que ha tenido esta estación ha sido uno de estos dos ambientes, el restaurante fue totalmente desmontado hace escasamente tres años, con la paradoja que ha sido de nuevo remodelado colocando un zócalo a imitación del que existe en la sala de espera de primera clase.

La influencia secesionista también puede verse reflejada en el trabajo del hierro, material que en este edificio es de tanta importancia como la madera y la cerámica. Toda la obra metálica fue realizada en los talleres de Vicente Ferrer Ballester, llamado La Paloma, y en los de José Guillot principalmente toda la obra artística; algunos elementos como la marquesina de mensajerías y el entramado metálico de los pisos salieron de los talleres de Bartle, y la construcción de la pasarela, la reja de división de mensajerías y la marquesina destinada al pabellón de consumos fueron trabajados en los talleres de Ocaña. Dentro de la parte artística en hierro hay que considerar como muy notable la bella reja que delimita el perímetro no sólo de la estación sino también la que separa los patios de llegada, de salida y de gran velocidad. Su tratamiento vuelve a recordarnos a la escuela vienesa y fundamentalmente a Otto Wagner, como sucede con las farolas exteriores, de una sencillez de líneas sorprendente. Estas están formadas por una columna de hierro que sujeta unos círculos de los cuales penden las lámparas. De forma análoga están concebidas las farolas adosadas en el interior de la nave de la estación.

Con este parcial estudio de lo que es la estación del Norte de Valencia, podemos hacernos una idea no sólo de lo que es una estación sino de la importancia arquitectónica que puede llegar a tener una estación, que en el caso de Valencia se ha convertido





1. Revestimiento cerámico del techo del antiguo café.
2. Sillas del restaurant.



en uno de los mejores edificios de la ciudad, el que ofrece un interés múltiple, pues no solamente se trata de una de las mejores obras de Ribes en la que trabajaron artesanos, industriales y artistas principalmente de Valencia, sino que es un ejemplo de la política y cultura de la Compañía del Norte, que dieron mano abierta y construyeron esta estación, dejando en esta ciudad un edificio o más bien un monumento de gran interés artístico.

Pero desgraciadamente la historia no termina aquí, pues el peligro de la piqueta demoledora subsiste y reaparece intermitentemente. La historia comienza de nuevo el 30 de junio de 1966, cuando es aprobado el «plan Sur» para Valencia. En este plan aparece el nuevo emplazamiento de la estación en el lecho del antiguo río, cerca del puente del Ángel Custodio. También según este plan los terrenos que actualmente ocupan la estación son clasificados como zona comercial:

«El proyecto señala las grandes repercusiones del plan aprobado en orden a la zonificación urbana. La más inmediata, la producida por el hueco creado por la desaparición de la actual Estación del Norte y todo su extenso complejo ferroviario, base de todas las especulaciones urbanísticas formuladas sobre la ciudad en estos últimos años. Con el traslado de la Estación del Norte quedará libre una extensa zona en el corazón de la urbe, la cual puede permitir la descongestión comercial del casco antiguo».

Sin embargo, junto a estas declaraciones se publicaba una fotografía de la maqueta de dicha zona, en la cual aparecían 44 bloques de edificios, algunos incluso de 20 pisos.

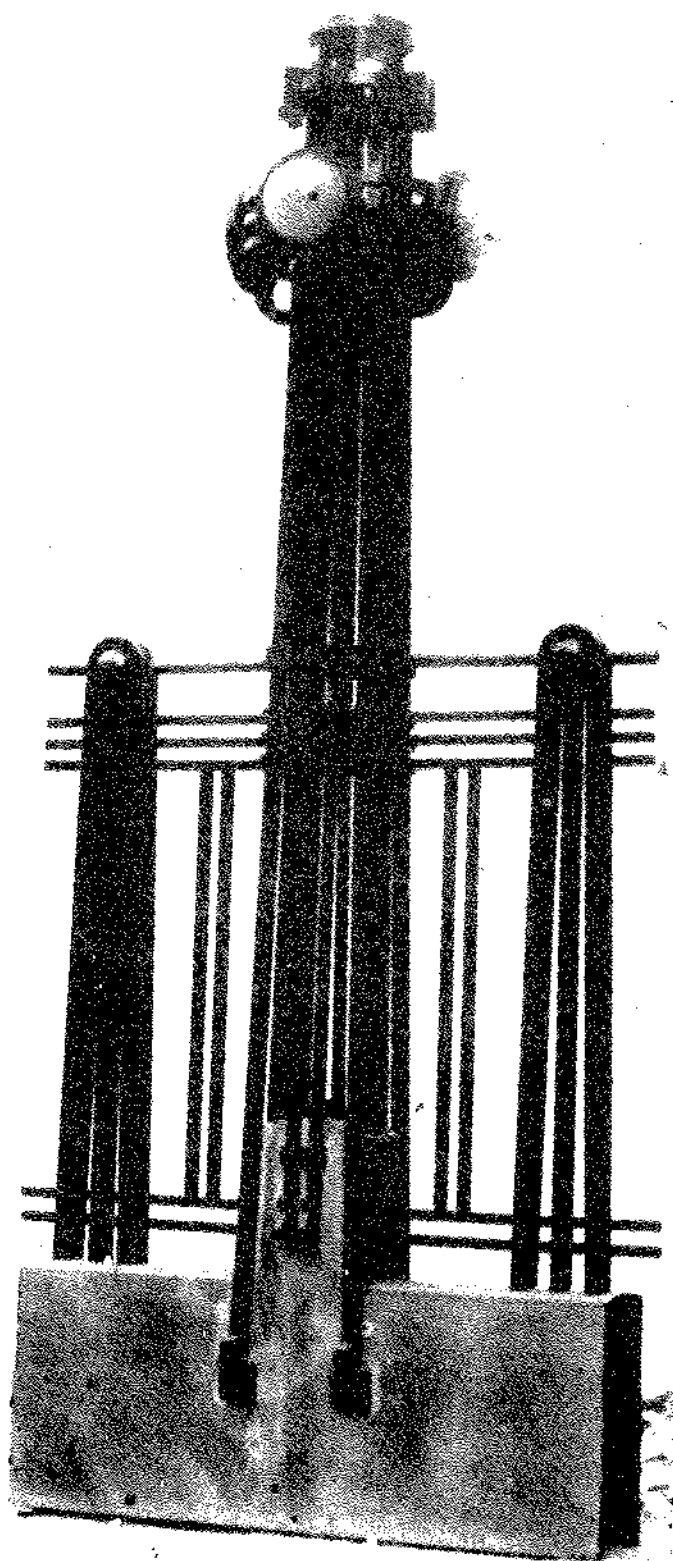
Por supuesto esta forma de «descongestionar el casco antiguo» y la posible desaparición de la estación llegó a la luz pública en forma de carta de protesta,

polémica, incluso propuestas diversas para su reutilización pública, como museo, salas de conferencias, estadio deportivo cubierto, espacio para diversas actividades culturales, etc.; efectivamente, Valencia quería su estación y deseamos que continúe teniéndola, sin embargo los nuevos proyectos sobre la nueva estación si no nos hacen temer exactamente por la desaparición de esta magnífica estación, si nos hacen temer por la desaparición de su entorno.

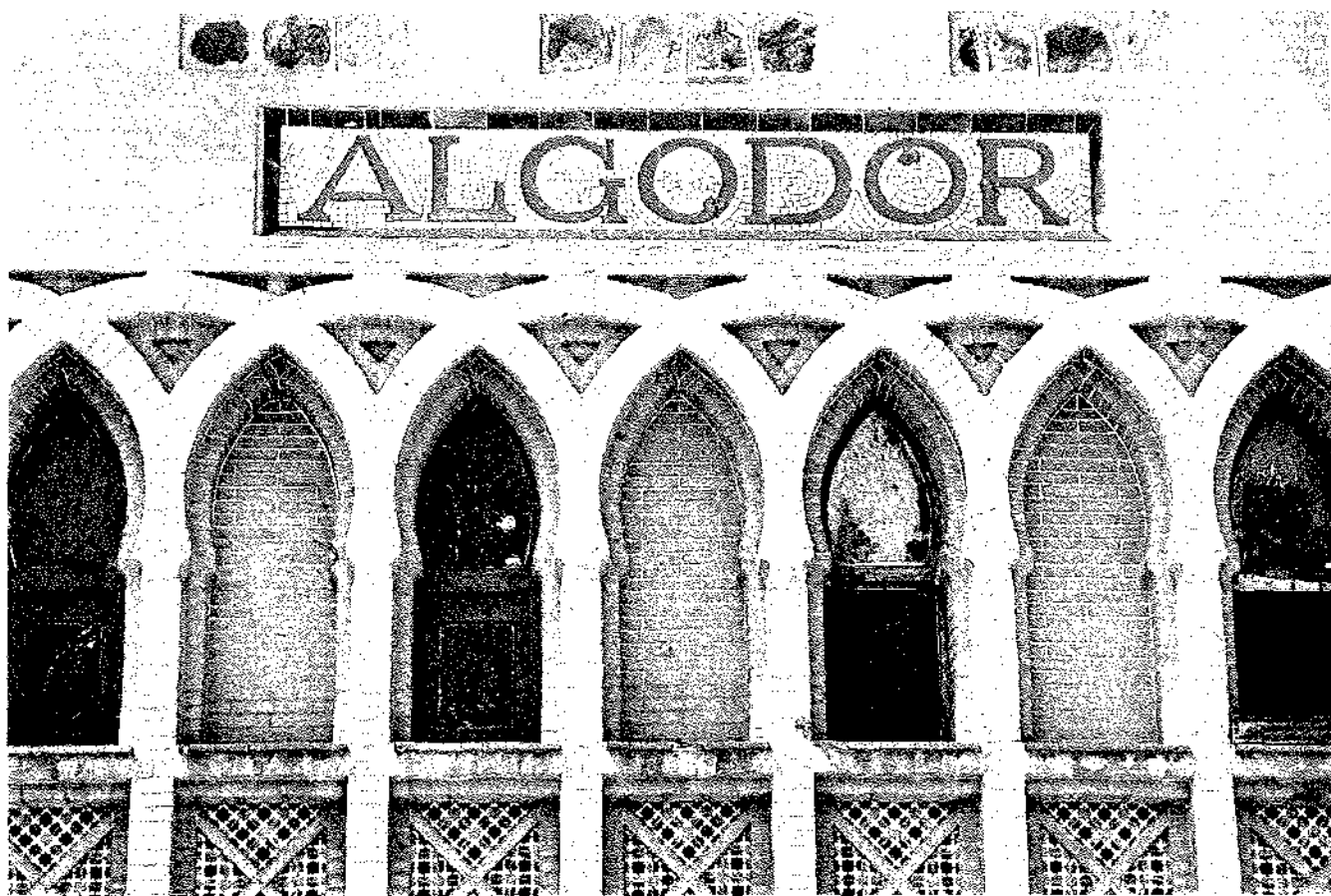
El 17 de mayo de 1975 se presentó a la opinión pública los proyectos que presentaba la compañía al Ayuntamiento. Su emplazamiento ya no sería en el cauce del antiguo río sino que se situaría en los terrenos que actualmente existen detrás del túnel que enlaza las dos Grandes Vías (Ramón y Cajal y Germanías) y ésta se haría subterránea, así como sus accesos. De esta estación, que ya no será de término, sino de paso, saldrá un ramal que circulará a 30 metros de profundidad y que recorrerá gran parte de Valencia, saliendo de nuevo a la superficie a la altura de Alboraya.

«La estación subterránea se basa en la construcción de una torre de unas 20 plantas para oficinas de la Renfe. En los bajos, los servicios de los viajeros que accederán a la estación subterránea. Corredores elevados para comunicar con los edificios vecinos. El resto de los terrenos liberados pasa a ser ocupado por construcciones de carácter comercial o residencial, con zonas verdes interiores...».

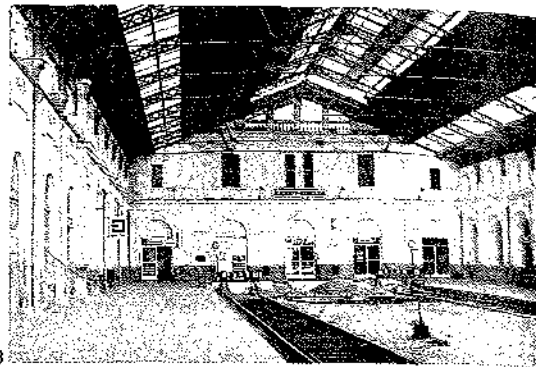
Ello en el fondo no es sino una espada de Damocles que directa o indirectamente puede afectar de forma grave a la estación. Es ésta una situación en la que Ganivet nos diría que es necesario gastar ideas en lugar de dinero, pues pocas estaciones en Europa ofrecen —y sobre todo ofrecía— una imagen más delicadamente bella.



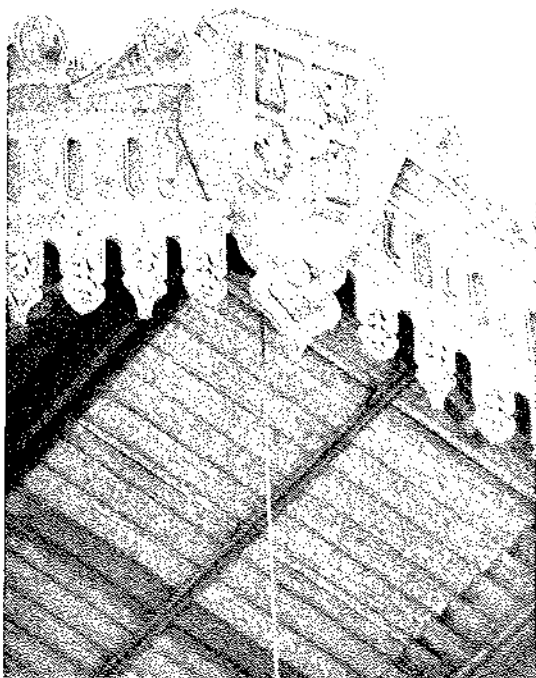
Prueba para el cerramiento del patio  
de viajeros.



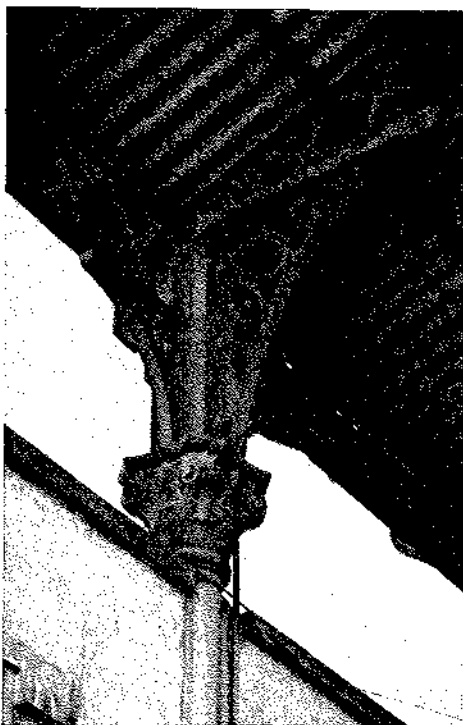
Algodor (Toledo). Detalle de la fachada  
(hacia 1916-1920).



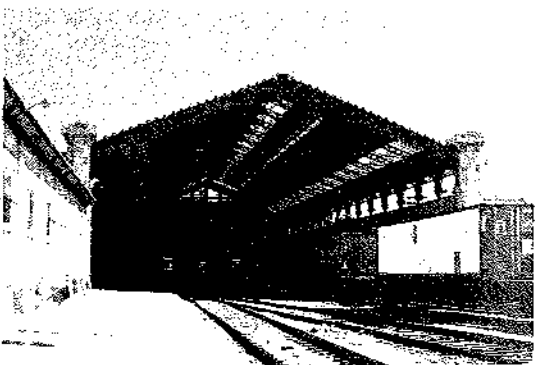
3



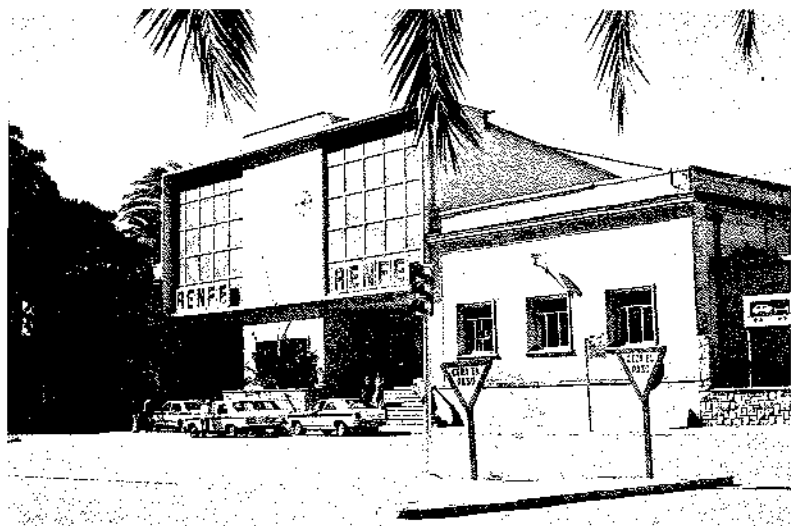
4



2



5



6



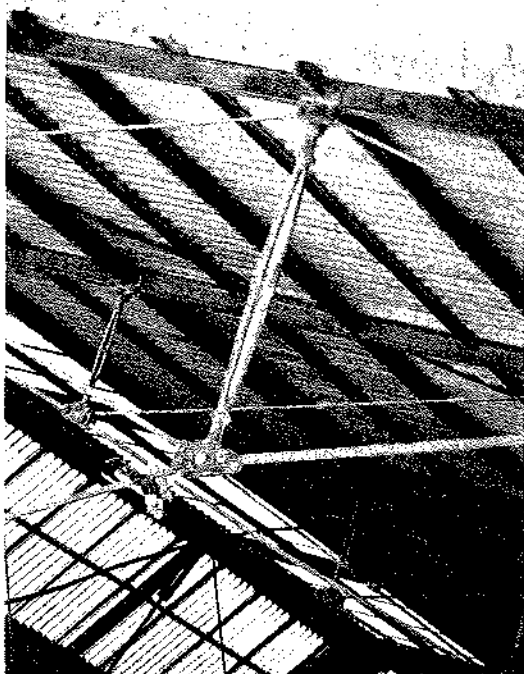
7



8

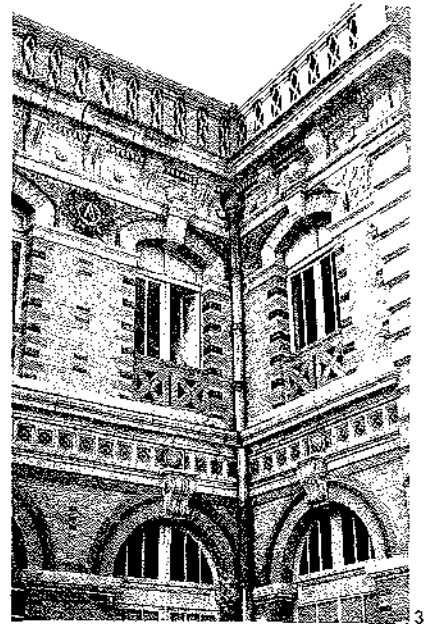


9

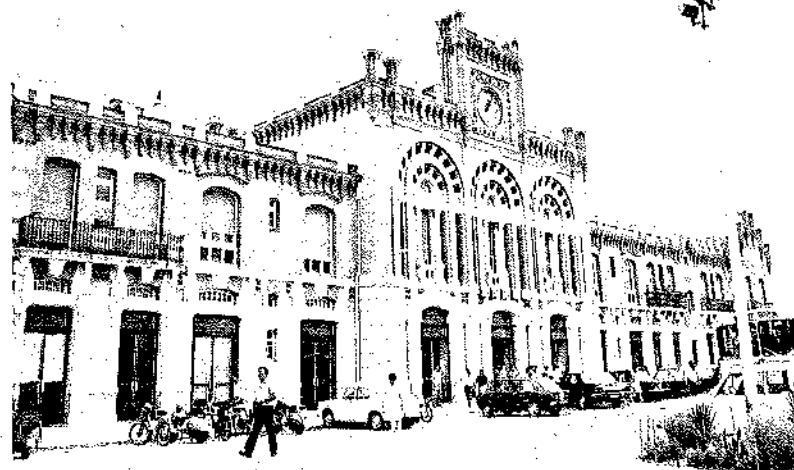
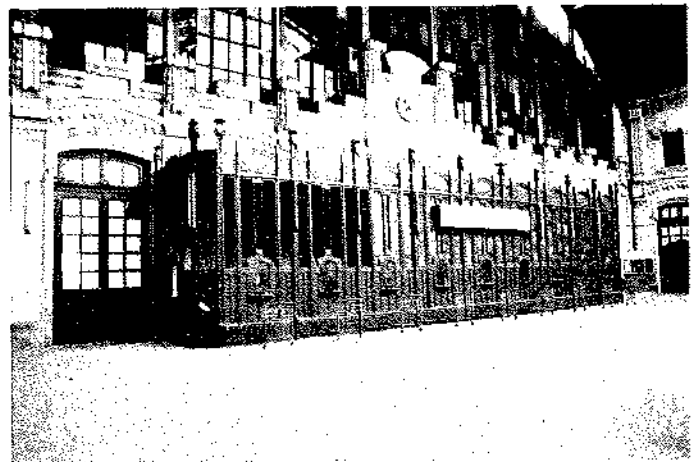
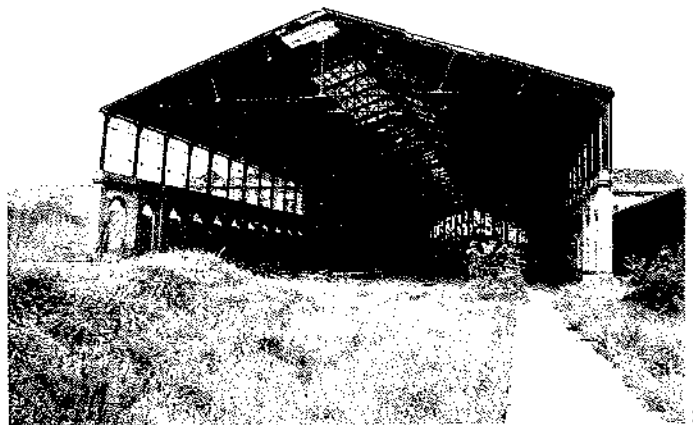
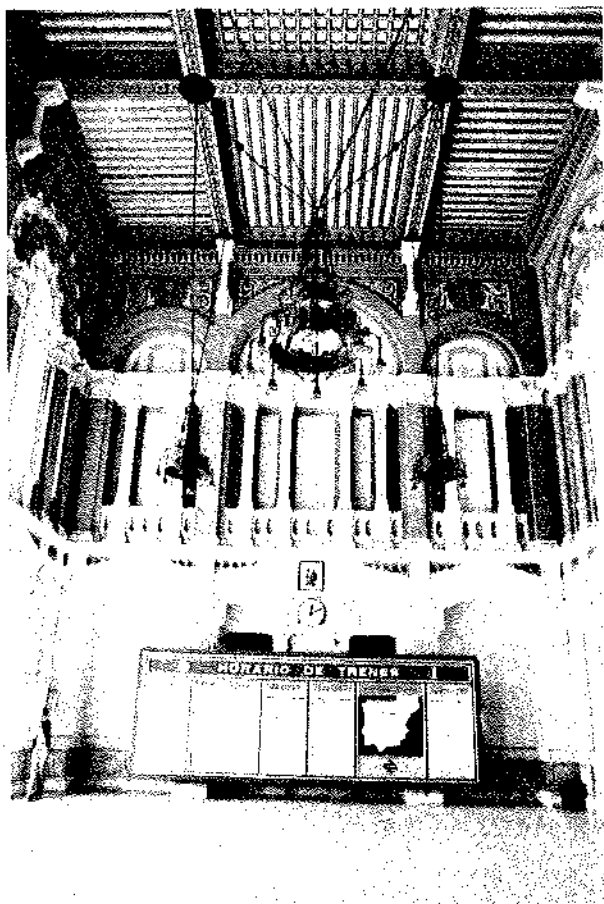


10

1. Alicante. Estación de Alicante-Benalúa (1885). Ingeniero M. Alemandy.
2. Alicante-Benalúa. Detalle de la armadura.
3. Alicante-Benalúa. Aspecto del interior.
4. Alicante-Benalúa. Remate exterior de la armadura.
5. Alicante-Benalúa. Vista general de la armadura.
6. Alicante. Estación Término. Fachada del nuevo edificio.
7. Alicante-Término. Vista del interior.
8. Alicante-Término. Aspecto general de la armadura.
9. Alicante-Término. Remate de la cubierta con la cifra. M.Z.A.
10. Alicante-Término. Biela de un cuchillo en la armadura.

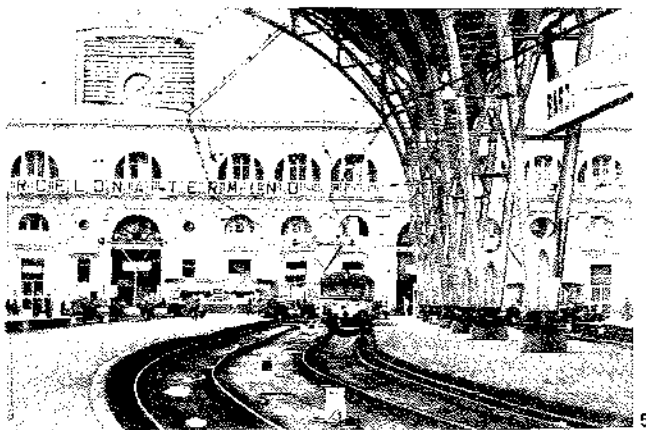
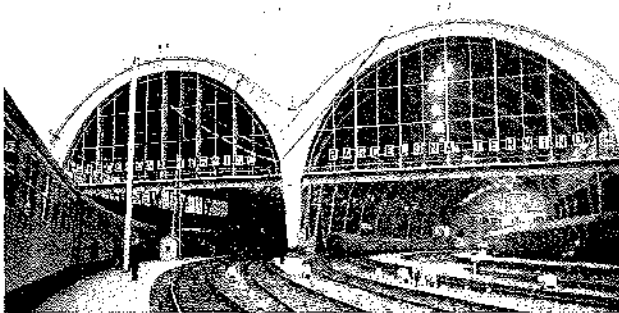
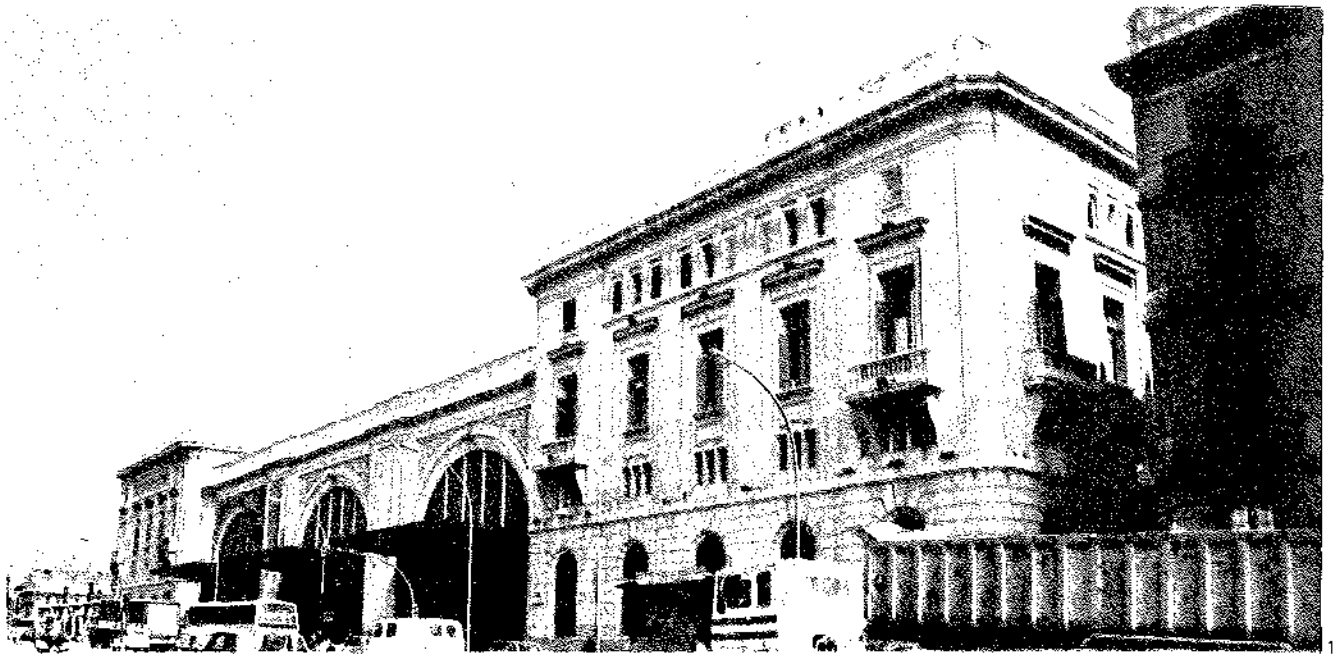


1. Almería. Fachada exterior de la estación (hacia 1893-1895).
2. Almería. Reloj del vestíbulo.
3. Almería. Detalle de la fachada con motivos cerámicos policromados.
4. Almería. Marquesina de hierro y madera sobre los andenes.



1. Aranuez. Muro lateral del vestíbulo.
2. Aranuez. Estación actual (hacia 1915-1920).
3. Barcelona-Norte. Estado actual de la primera cubierta.
4. Barcelona-Norte. Detalle de la ampliación de Ribes (hacia 1906).





1. Barcelona-Término. Fachada principal.  
Arquitecto P. Muguruza (1929).

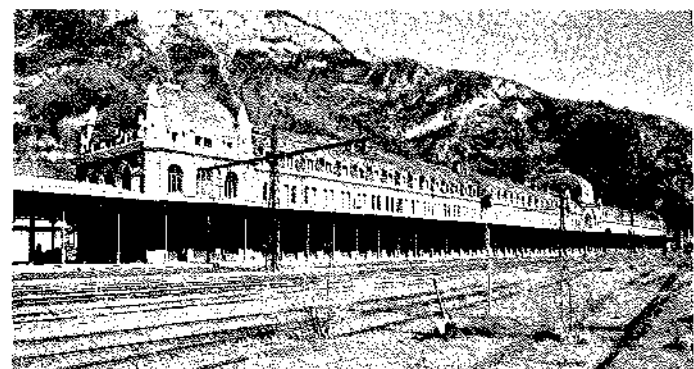
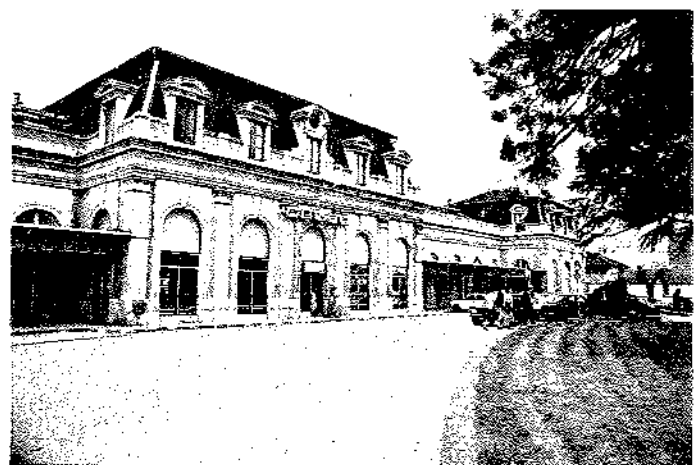
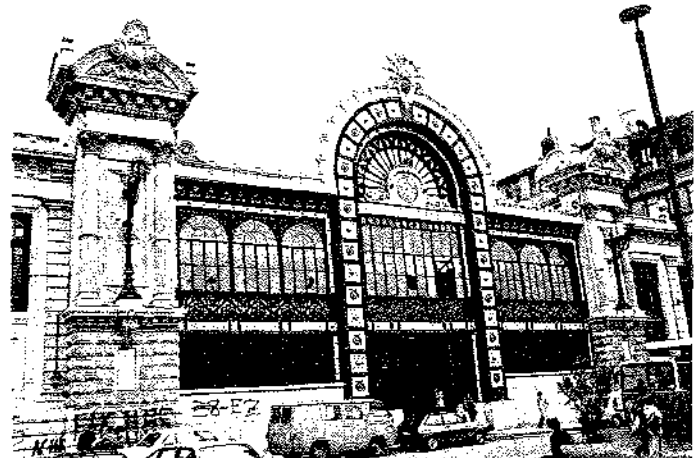
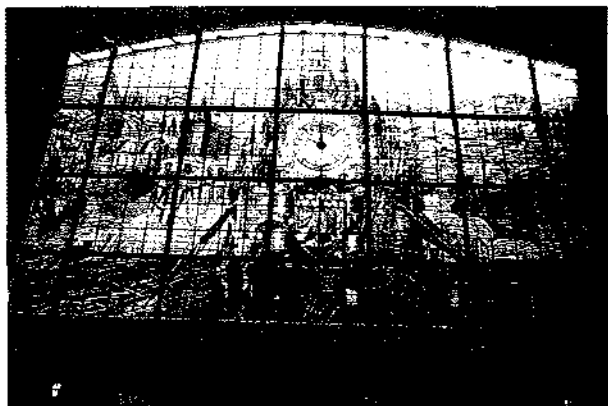
2. Barcelona-Término. Aspecto general  
de las armaduras.

3. Barcelona-Término. Bocas de las  
armaduras.

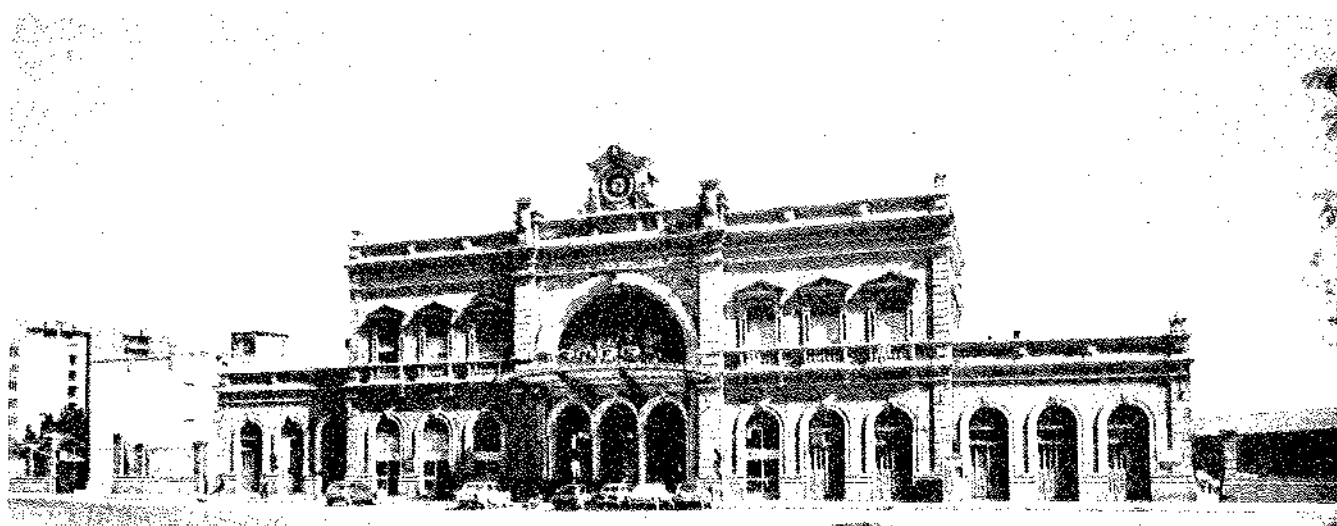
4. Barcelona-Término. Vista general  
del vestíbulo.

5. Barcelona-Término. Andén de cabeza.





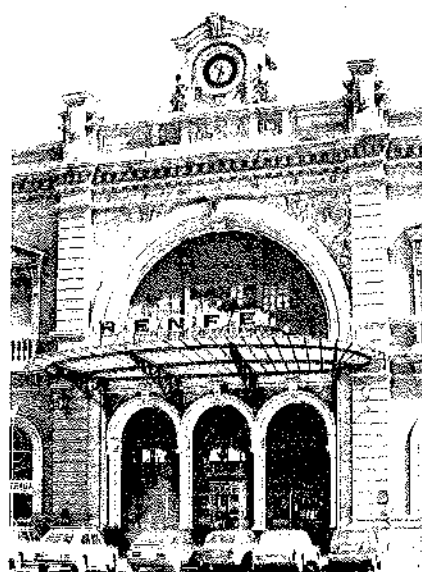
1. Bilbao. Estación de Abando. Vidriera monumental.
2. Bilbao. Estación de Abando. Aspecto parcial de la armadura.
3. Bilbao. Estación de la Concordia o de Santander. Arquitecto S. Achúcarro (1900).
4. Burgos. Aspecto parcial de la fachada. Ingeniero E. Grasset (1901).
5. Canfranc (Huesca). Vista general de la fachada sobre las vías (1925).



1



2



4

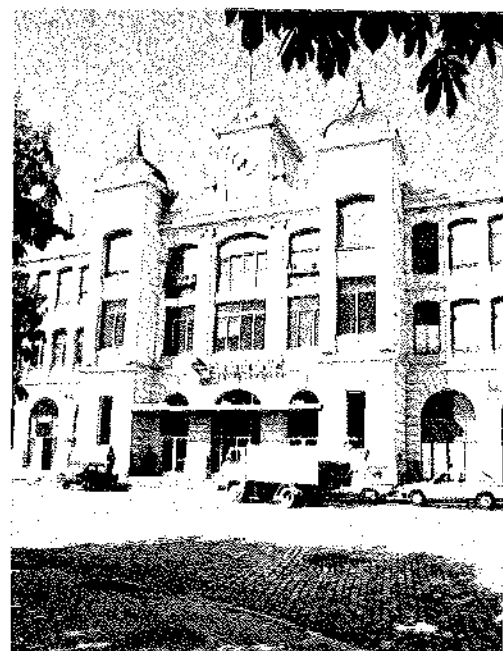
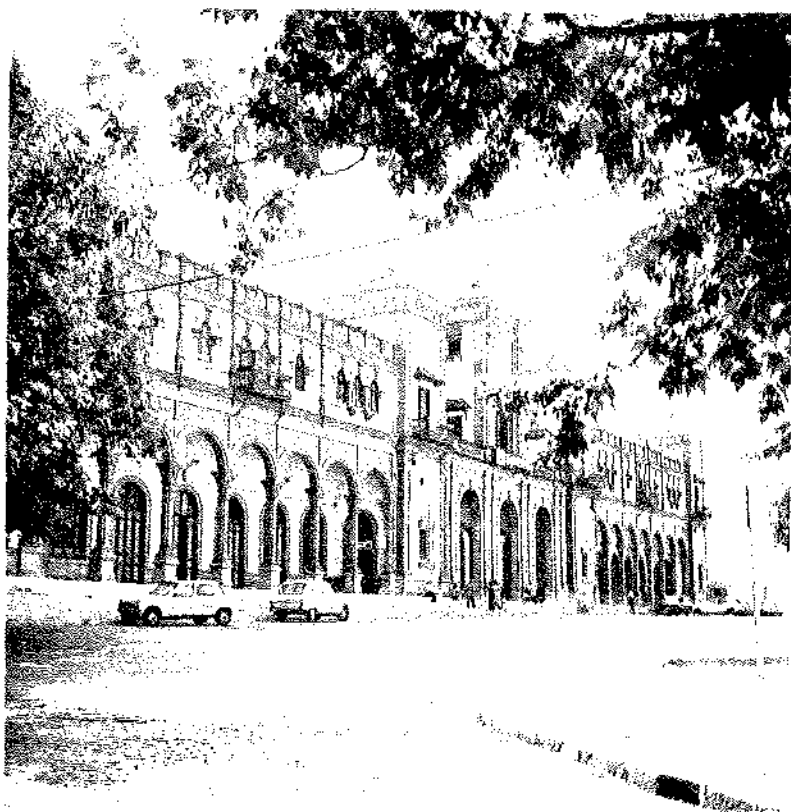
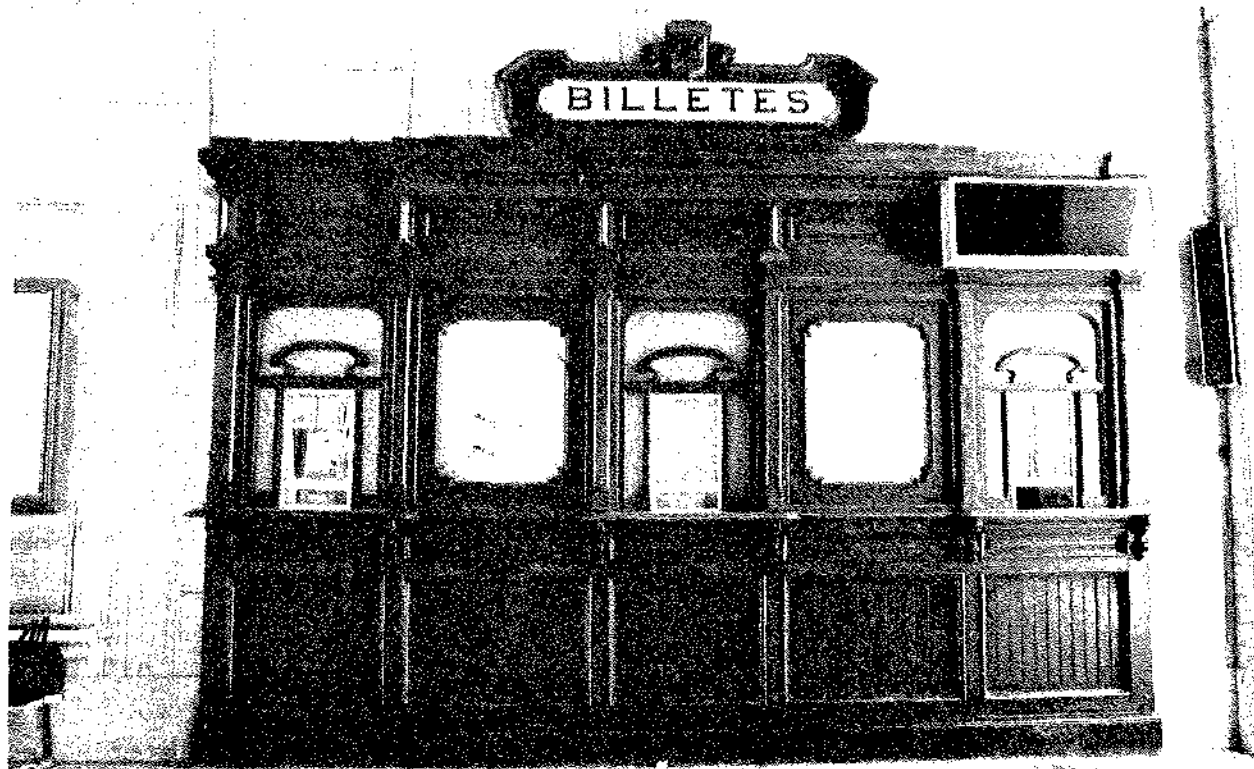


3

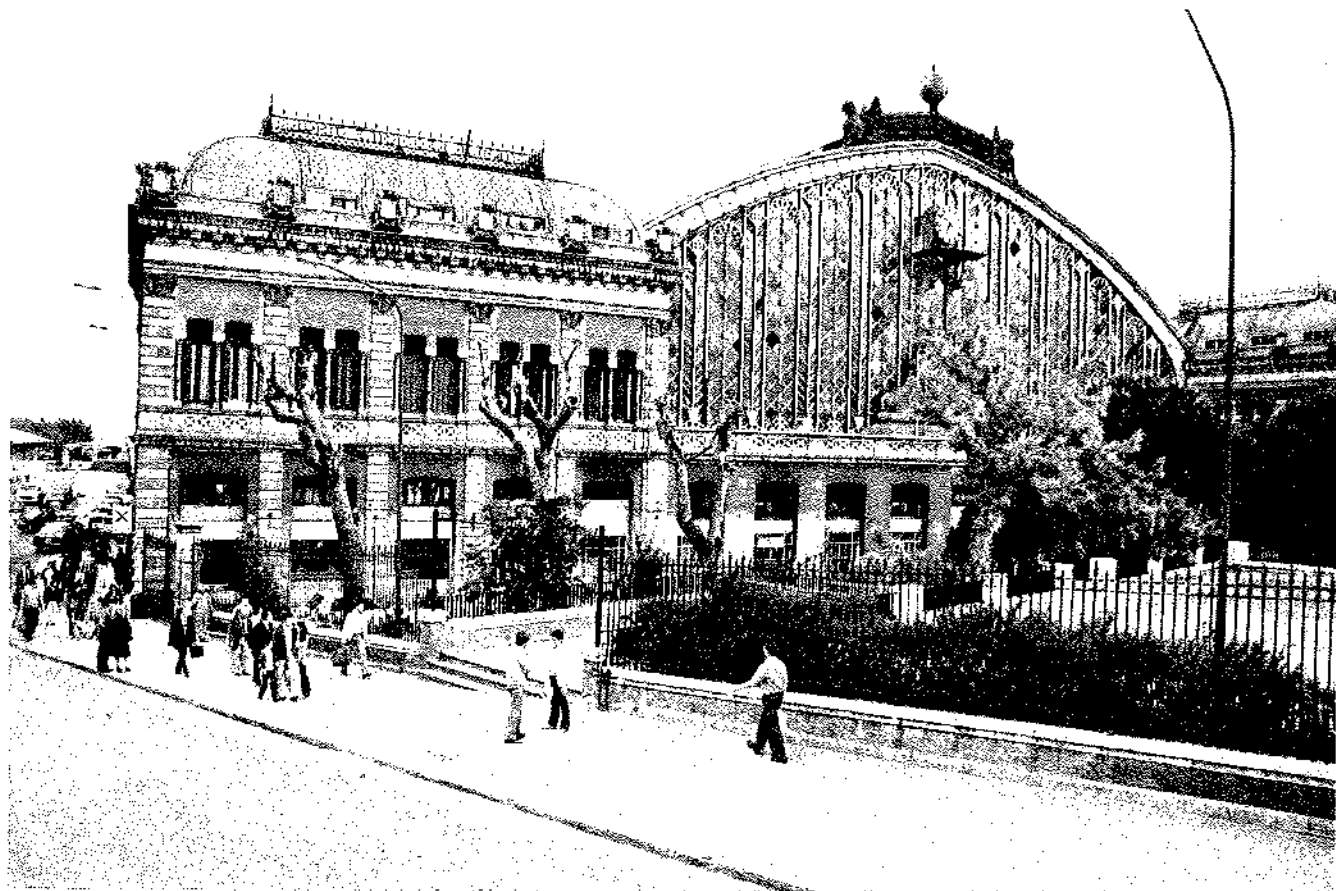


5

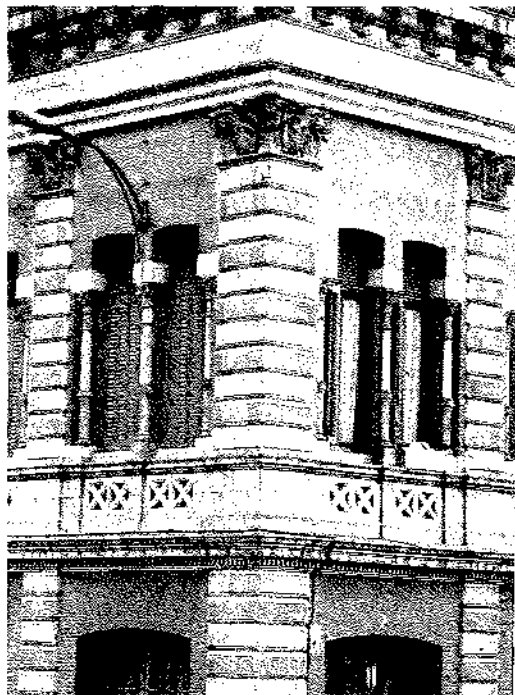
1. Cartagena. Fachada principal.  
Ingeniero R. Perioncely (1903).
- 2 y 3. Cartagena. Detalle de la fachada  
con cerámicas de Daniel Zuloaga.
4. Cartagena. Detalle del cuerpo central  
de la fachada.
5. Cartagena. Interior del vestíbulo.



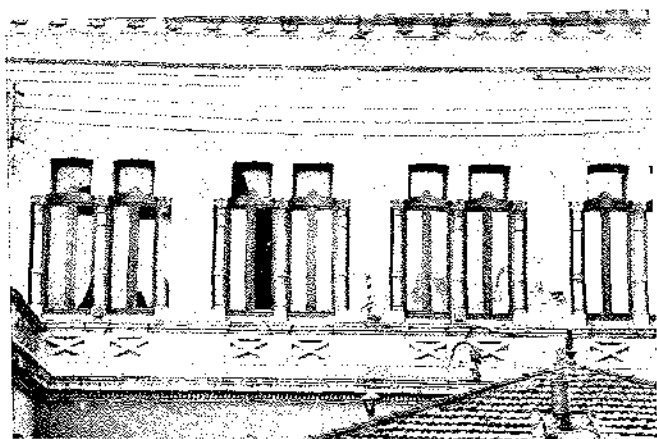
1. Cartagena. Detalle del despacho de billetes en el vestíbulo.
2. Jerez de la Frontera (Cádiz). Fachada principal (hacia 1929).
3. Lérida. Detalle de la fachada. Ingeniero Fusler (1930).



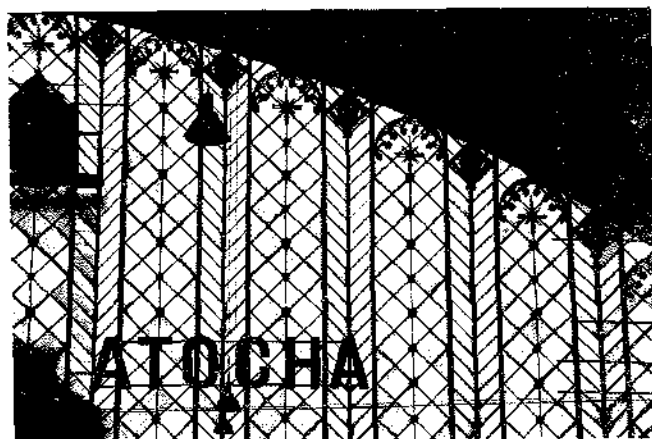
2



3



4

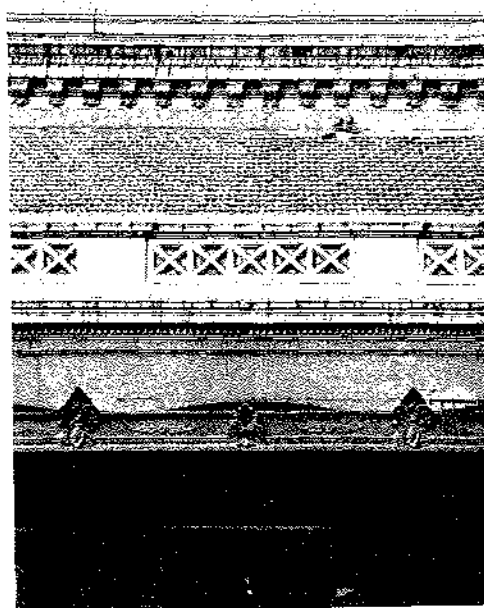


6



5

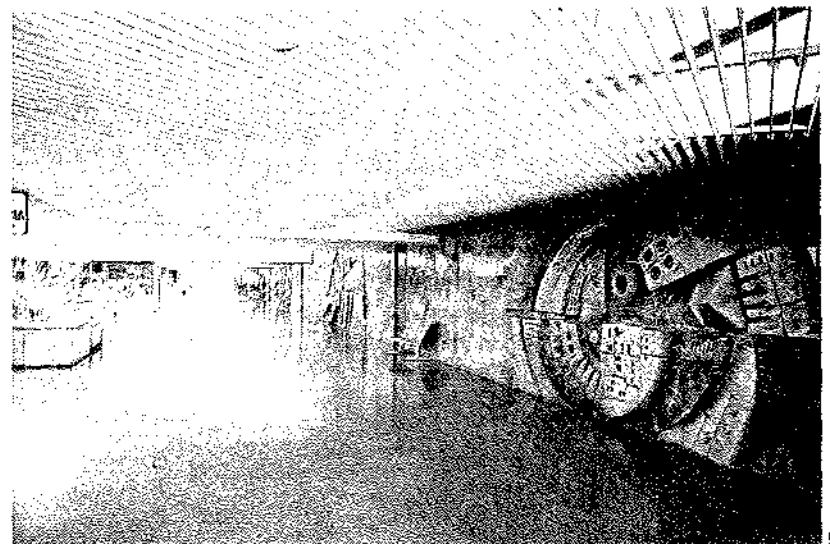
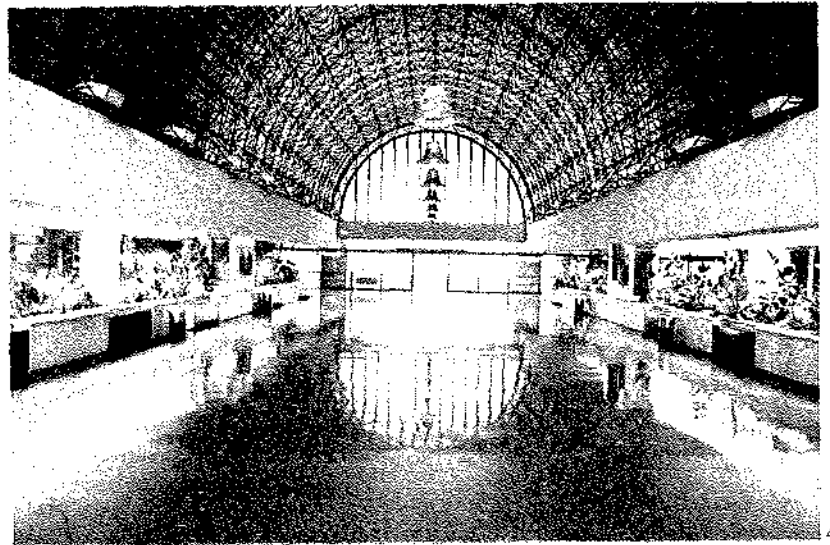
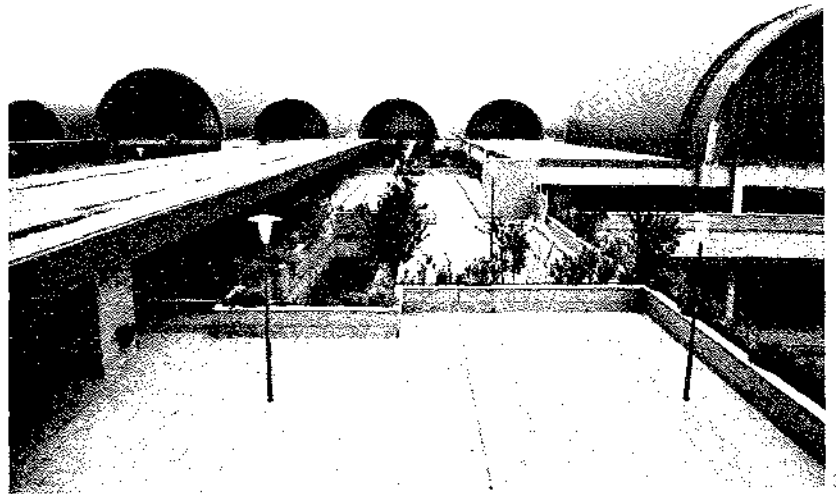
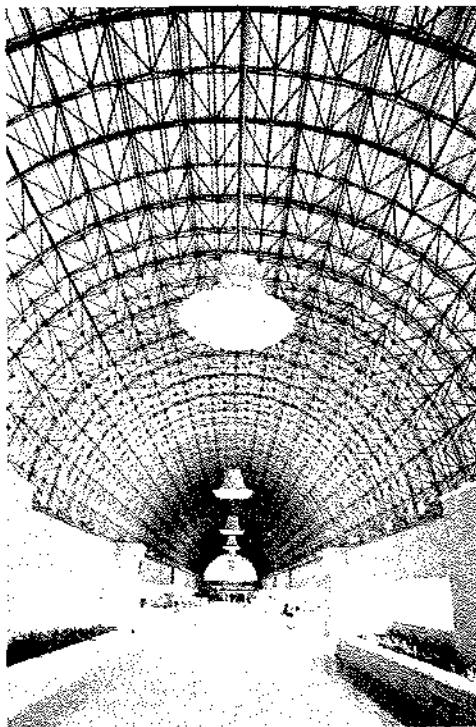
1. Madrid. Estación de Atocha. Vista general. Arquitecto A. de Palacio (1888).



7

2. Madrid-Atocha. Fachada lateral.
3. Madrid-Atocha. Detalle de un pabellón de fachada.
4. Madrid-Atocha. Detalle de la fachada lateral.
5. Madrid-Atocha. Andén de cabeza.
6. Madrid-Atocha. Cuerpo de luces bajo armadura.
7. Madrid-Atocha. Faldón de la fachada desde el interior.





1. Madrid-Chamartín. Aspecto parcial del vestíbulo.

2 y 4. Madrid-Chamartín. Zona comercial.

3. Madrid. Estación de Chamartín. Arquitectos J. A. Corrales, R. Vázquez y R. Olalquiaga (1972-1980).

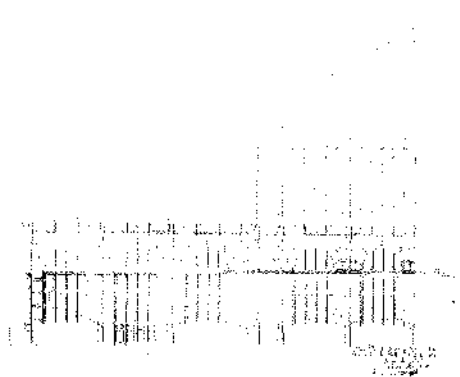
5. Madrid-Chamartín. Paños cerámicos en la zona comercial.

3

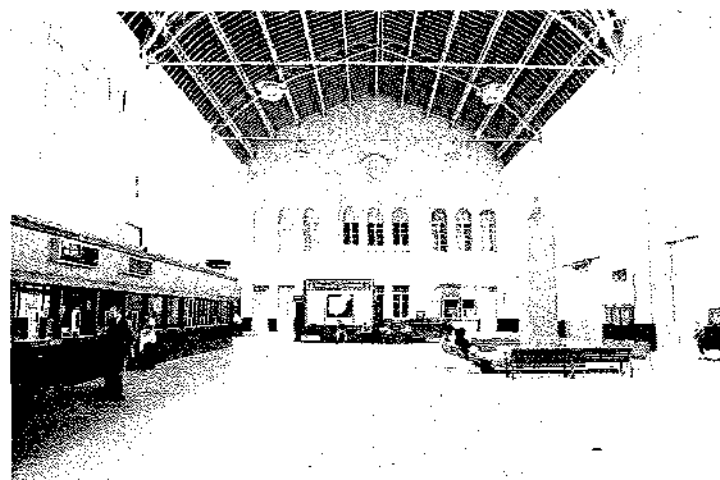
4

2

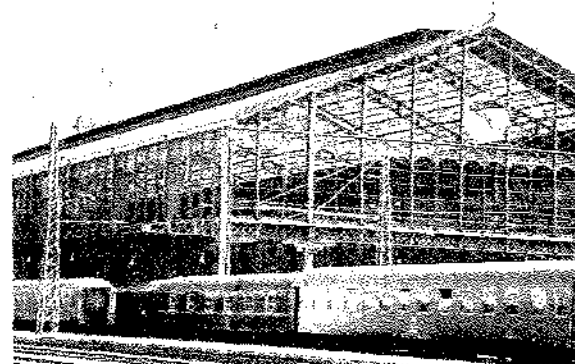
5



1. Madrid. Estación de Delicias.  
Ingeniero E. Cachelievre (1879-1880).
2. Madrid-Delicias. Proyecto parcial  
de la fachada del testero.
3. Madrid-Delicias. Detalle del faldón  
de la fachada.



1. Madrid-Norte. Fachada de la ampliación (1926-1933).
2. Madrid-Norte. Nueva armadura, hecha en Madrid por Construcciones Metálicas (hacia 1926-1933).
- Madrid-Norte. Vestíbulo de la ampliación.
3. Madrid-Norte. Vista general de vías y andenes.
4. Madrid-Norte. Vista exterior de la armadura.
5. Madrid-Norte. Proyecto de andén de cabeza (1906), no realizado. Ingeniero E. Grasset.
- Madrid-Norte. Proyecto definitivo (1879), realizado parcialmente.
6. Madrid. Estación del Norte. Cuerpo central con marquesina actual. Ingeniero E. Grasset. Arquitecto Ouliac (1879-1882).
7. Madrid-Norte. Faldón de cabeza, hoy desaparecido.
8. Madrid-Norte. Detalle de la fachada de la ampliación.

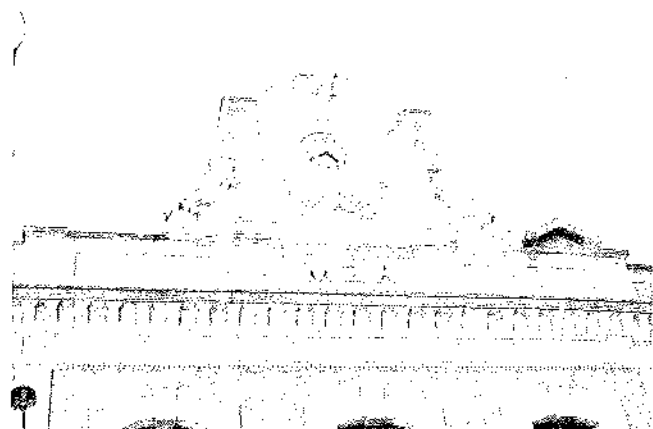




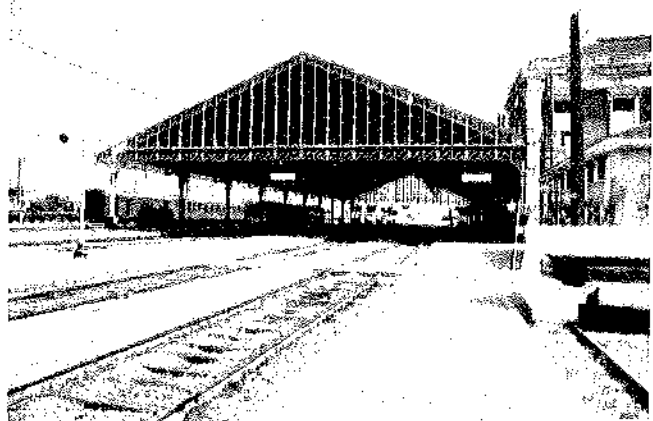




1



3



2

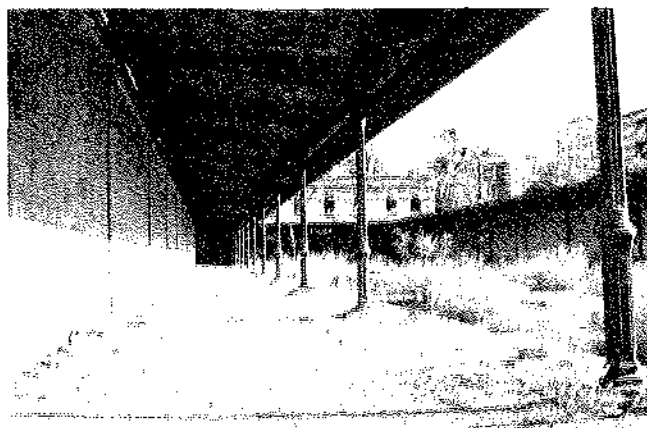
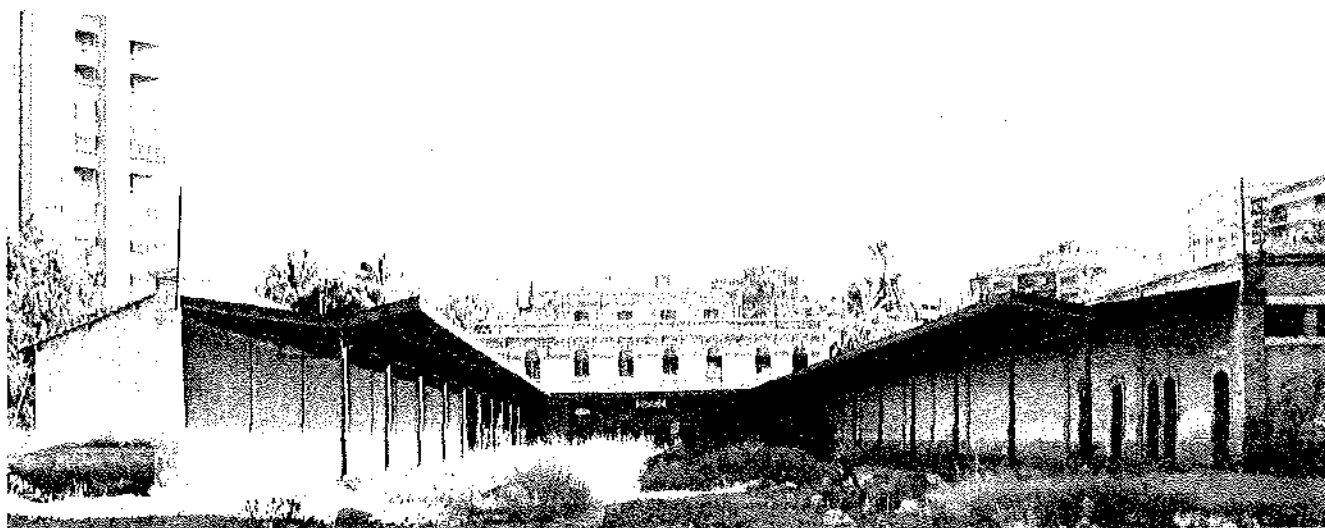
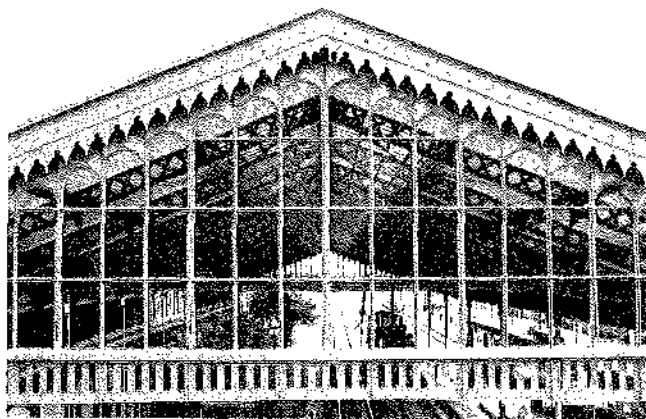


4

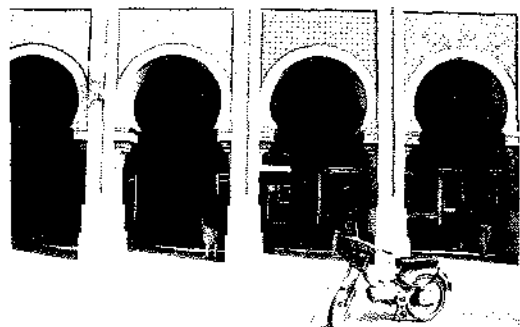
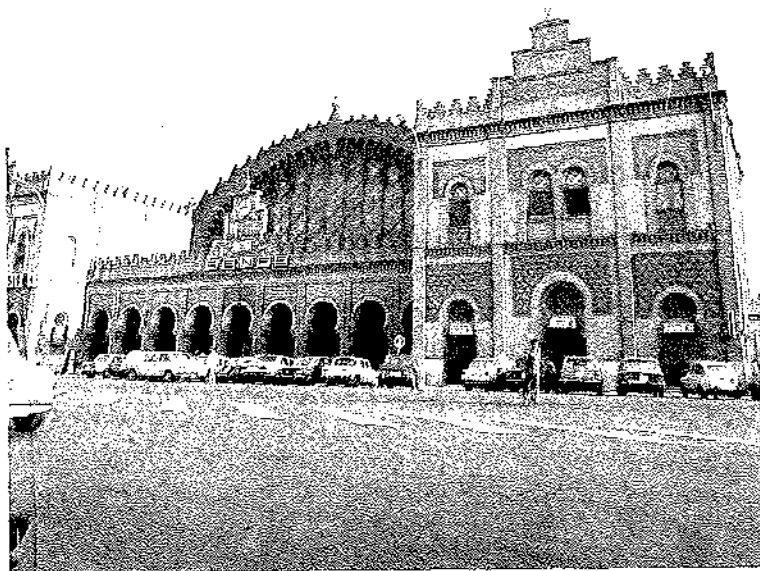
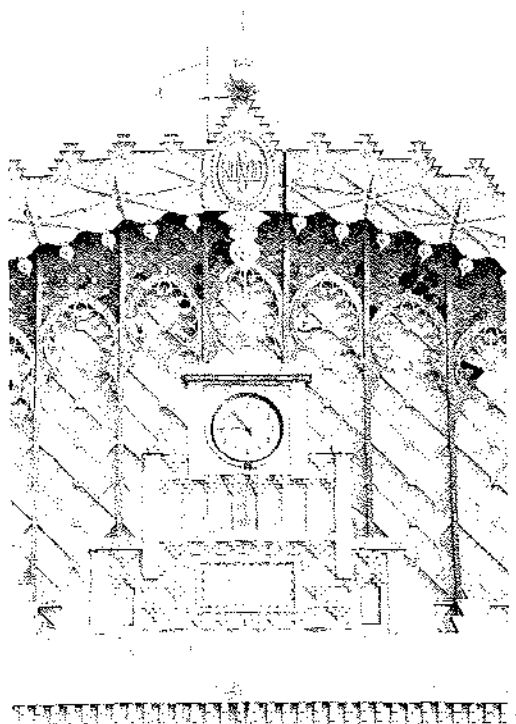


5

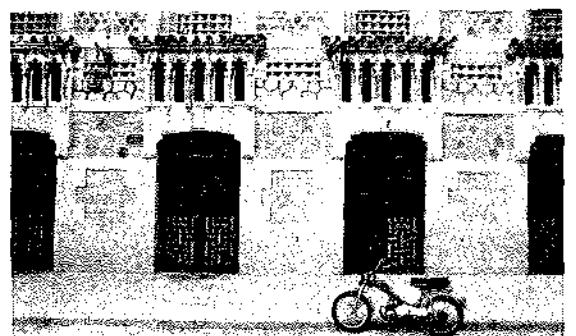
1. Medina del Campo (Valladolid).  
Fachada (1896). Ingeniero V. Sala.
2. Medina del Campo. Vista general  
de la armadura.
3. Murcia. Detalle de la fachada.
4. Murcia. Fachada sobre la vía.
5. Murcia. Fachada exterior.



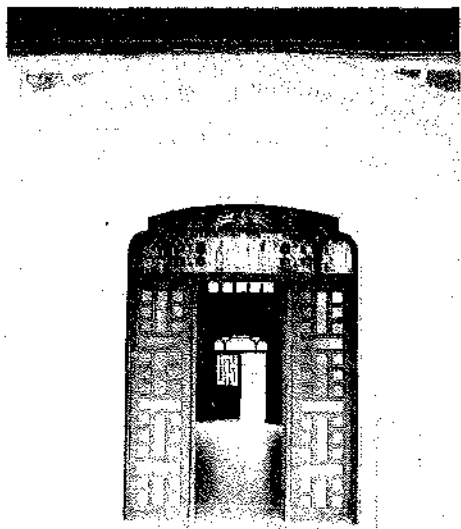
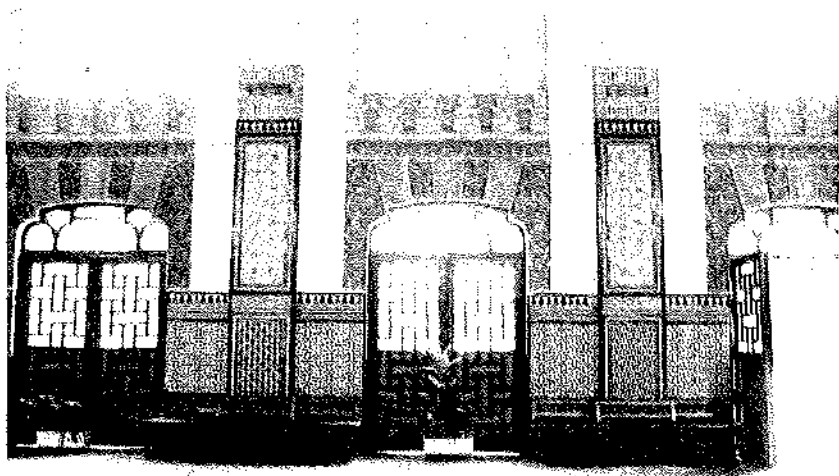
1. Murcia. Estación de Murcia-Zaraiche.
2. Murcia-Zaraiche. Estado actual del patio interior.
3. Murcia-Zaraiche. Andenes cubiertos, hoy abandonados.
4. San Sebastián. Detalle del cuerpo central desde el andén.
5. San Sebastián. Armadura sobre vía y andenes. Ingeniero Biarez (1880).



1. Sevilla-Plaza de Armas. Detalle del remate de fachada.
2. Sevilla-Plaza de Armas. Detalle del pórtico de la fachada.
3. Sevilla. Estación de Plaza de Armas. Ingenieros L. Santos y N. Suárez (1899-1901).
4. Sevilla-Plaza de Armas. Aspecto del interior.



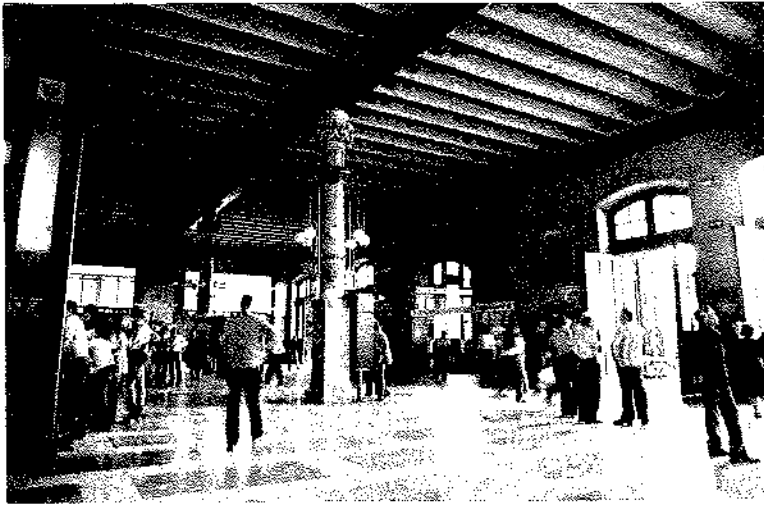
1. Sevilla. Estación de San Bernardo. Ingeniero Jubera (1886-1905).
2. Sevilla-San Bernardo. Vista general del interior de la armadura.
3. Sevilla-San Bernardo. Aspecto exterior de la armadura.
4. Toledo. Detalle de la fachada.
5. Toledo. Vista general. Arquitecto N. Clavería (1916-1920).



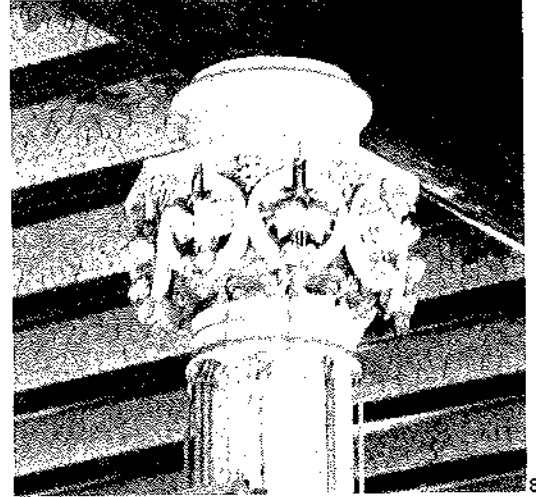
1. Toledo. Entrada desde el andén.
2. Toledo. Detalle del vestíbulo.
3. Valencia-Norte. Arranque de uno de los arcos de la armadura.
4. Valencia. Estación del Norte. Torreón lateral. Arquitecto D. Ribes (1906-1910).
5. Valencia-Norte. Boca de la gran armadura.
6. Valencia-Norte. Vestíbulo.
7. Valencia-Norte. Detalle de la fachada. Alegoría de Valencia.
8. Valencia-Norte. Detalle de uno de los apoyos del vestíbulo, con piezas cerámicas.
9. Valencia-Norte. Detalle de la fachada con mosaicos de Mongrell.
10. Valencia-Norte. Detalle del vestíbulo.



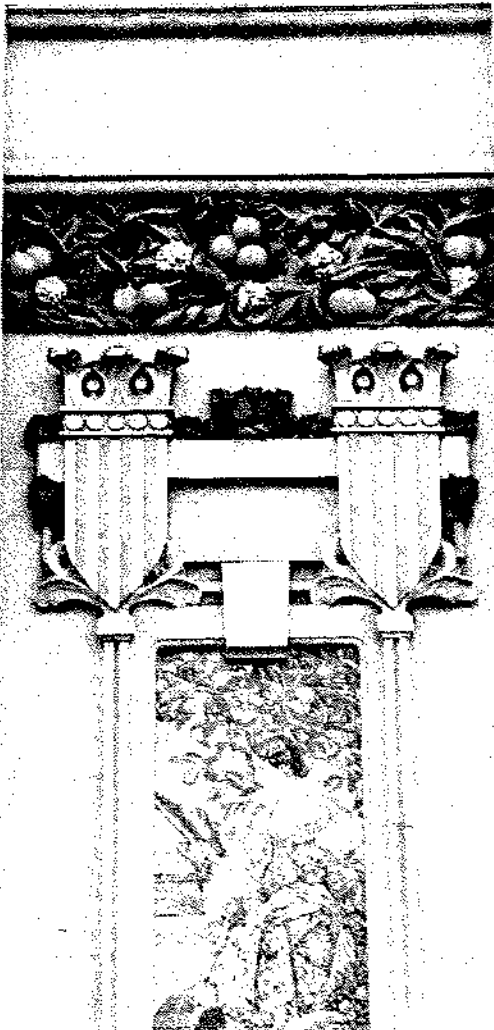




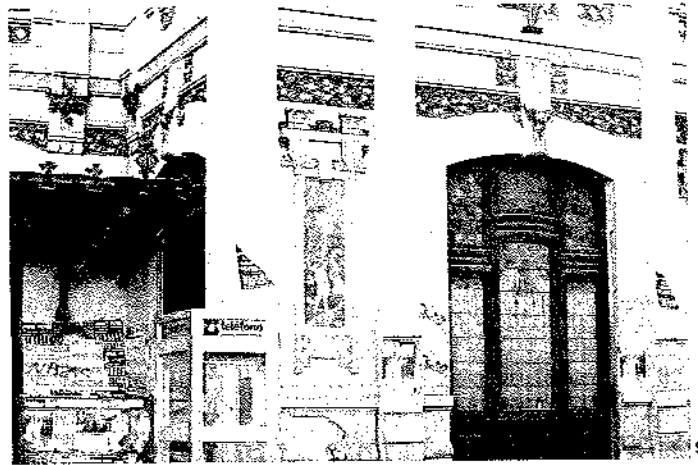
6



8



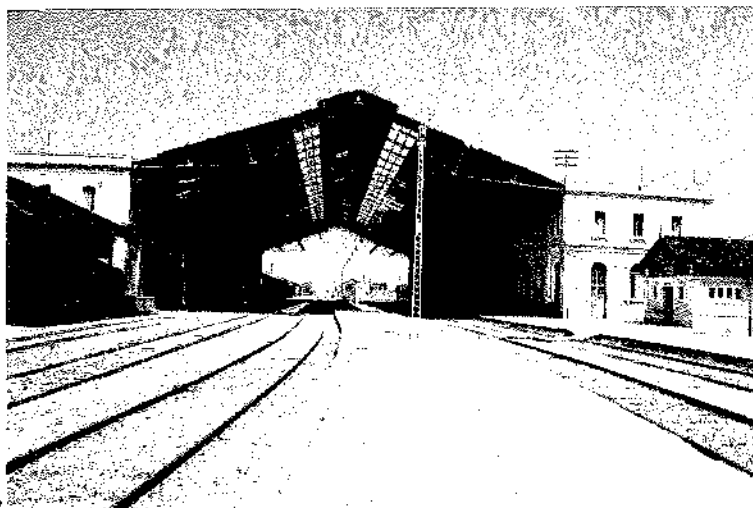
7



9

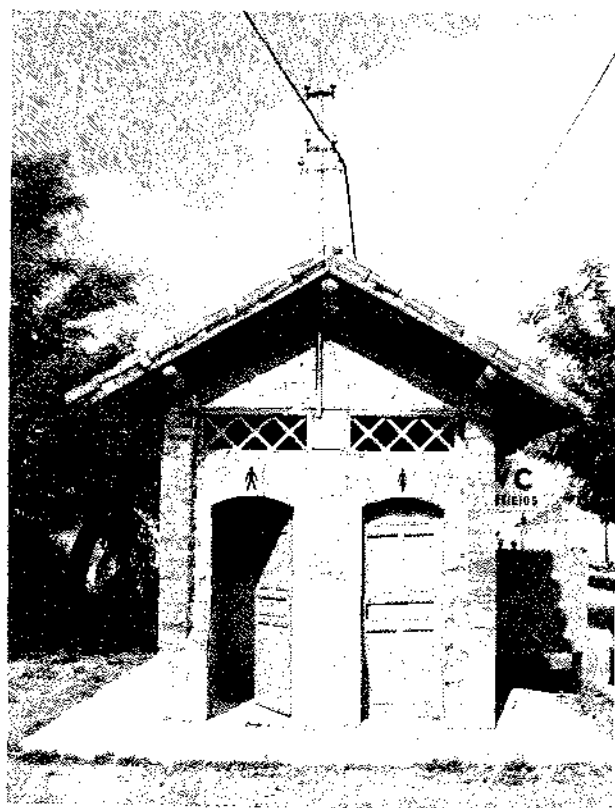
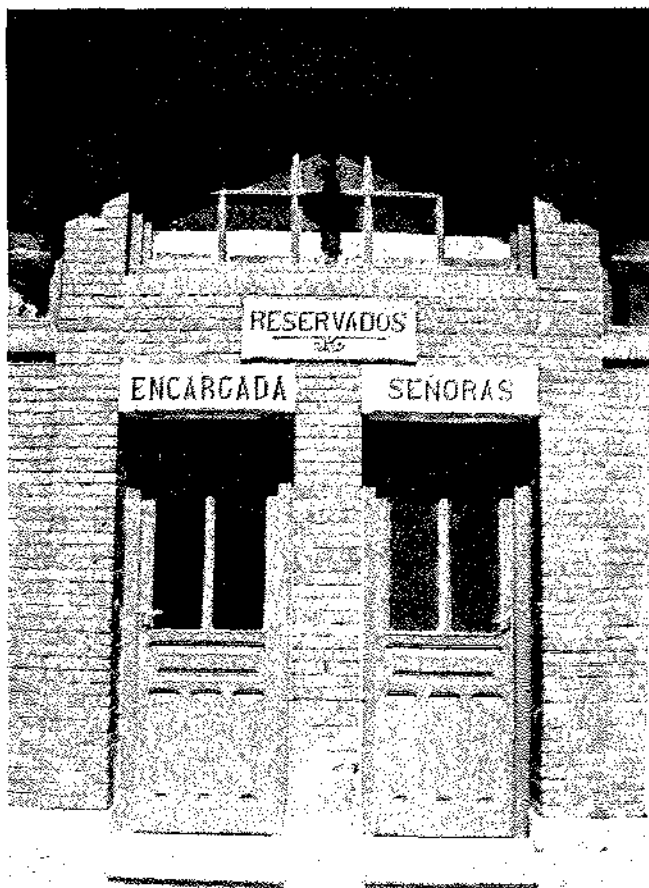


10

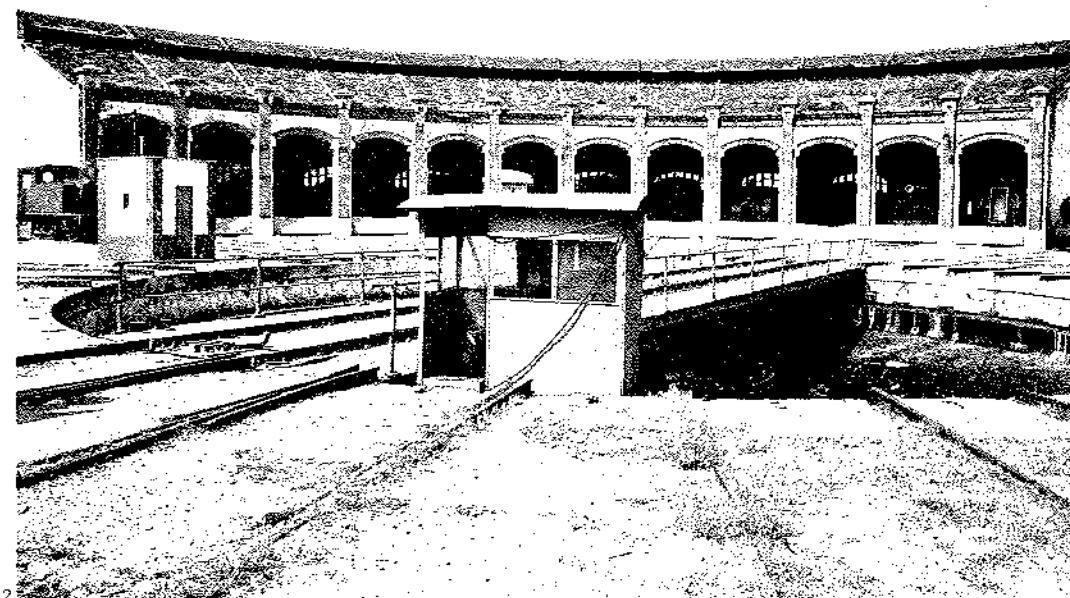
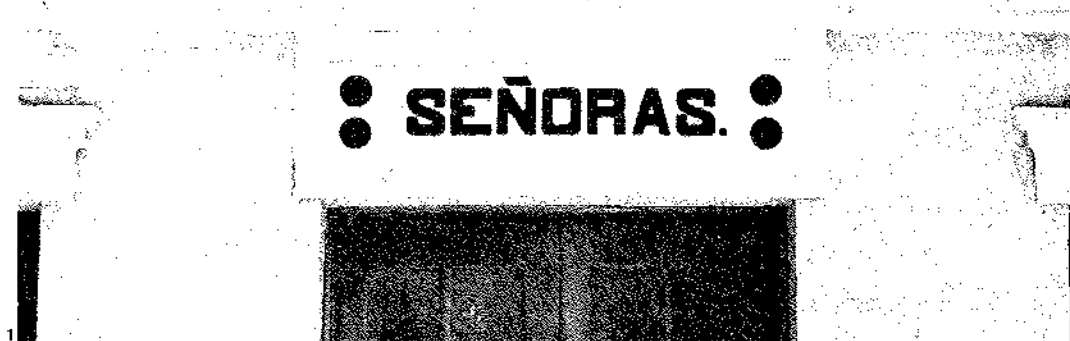


1. Valladolid. Vista general.  
Ingeniero E. Grasset (1890-1891).
2. Valladolid. Aspecto general de los  
andenes y vías.
3. Zaragoza. Estado actual de la  
estación, hoy de mercancías.





1. Reservados de la estación de Villarrasa (Huelva), Ingeniero Font (hacia 1871).
2. Venta de Baños (Palencia).
3. Caseta de servicios.



1. Detalle de la caseta de servicios de la estación de mercancías.
2. Vilanova i la Geltrú. Rotonda de máquina.

# BIBLIOGRAFIA

Las estaciones españolas son prácticamente ignoradas en su totalidad por la bibliografía especializada, desde la primera visión de conjunto ofrecida por Carroll L. V. Meeleks (*The railroad station*, New Haven, 1956, reimpresión en 1964 y 1978) hasta la más reciente debida a varios autores y editada por M. Binney y D. Pearce (*Railway architecture*, Londres, 1979). En el propio catálogo de *Le Temps de Gares*, del Centro Georges Pompidou (París, 1978), esta ausencia es evidente, recogiendo tan sólo algunas imágenes en la obra de M. Kubinsky (*Bahnhöfe Europas*, Stuttgart, 1969), y una mención en el libro de N. Pevsner, *Historia de las tipologías arquitectónicas* (Barcelona, 1979, 1.ª ed. Princeton, N. J., 1976).

La bibliografía española sobre el tema es aún escasa, sin embargo hay algunas obras generales de interés como *Cien años de ferrocarril en España* (Madrid, 1948, 4 vols.), con una amplia colaboración de autores, y el libro de F. Wais, *Historia de los ferrocarriles españoles* (Madrid, 1974, 2.ª ed.). Sobre la arquitectura de las estaciones y su incidencia en la ciudad el trabajo más serio es el publicado por el Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid (con la participación de I. Aguilar, P. Navascués, A. Humanes, A. Alvarez, P. Palomar, J. M. Sánchez, F. Menéndez y P. Puig-Rey), *Las estaciones ferroviarias en Madrid* (Madrid, 1980). No obstante hay trabajos parciales que van configurando una aportación notable, entre los que caben destacar: I. Aguilar: *Demetri Ribes* (Valencia 1980); L. S. Iglesias: *Burgos en el siglo XIX. Arquitectura y urbanismo (1813-1900)*, Valladolid, 1979; Pedro Navascués: *Arquitectura y arquitectos madrileños del siglo XIX* (Madrid, 1973); *Del Neoclasicismo al Modernismo, Arquitectura* (Madrid, 1979), y *La arquitectura del hierro en España durante el siglo XIX* (Revista C.A.U., Barcelona, 1980, n.º 65); A. Villar: *Arquitectura del Regionalismo en Sevilla (1900-1935)*, Sevilla, 1979; M. A. Virgili: *Desarrollo urbano y arquitectónico de Valladolid (1850-1936)*, Valladolid, 1979.

No obstante la mayor parte de la información aquí aportada es inédita, procedente de los archivos del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, así como de los de Renfe. Igualmente se encuentran datos de

interés en las revistas especializadas de estos años, siendo de destacar la *Revista de Obras Públicas, Arquitectura y Construcción* y *La Construcción moderna*.

### Cuadro alfabético de las abreviaturas que se han usado

AAM	Archives d'Architecture Moderne, Bruxelles.
ACL	Archives Centrales des Laboratoires, Bruxelles.
AMA	Architectuur Museum, Amsterdam.
BR	British Railways, Londres.
CCI	Centre de Création Industrielle, Centre Georges Pompidou, Paris.
CFF	Chemins de Fer Fédéraux Suisses, Berne.
CN	Canadien National, Montréal.
DB	Deutsche Bundesbahn, Francfort.
DSB	Dänische Staatsbahnen, Copenhague.
FS	Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, Rome.
IGN	Institut Géographique National, Paris.
IGM	Institut Géographique Militaire, Bruxelles.
IRPA	Institut Royal du Patrimoine Artistique, Bruxelles.
NRM	National Railway Museum, York.
NS	Nederlandse Spoorwegen, Utrecht.
ONST	Office National Suisse du Tourisme, Zurich.
RENFE	Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
RIBA	Royal Institute of British Architects, Londres.
SJ	Chemins de fer de l'Etat suédois, Stockholm.
SMU	Spoorweg Museum, Utrecht.
SNCB	Société Nationale des Chemins de Fer Belges, Bruxelles.
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Français, Paris.
UNIC	Union Internationale des Chemins de Fer, Paris.
IC	Union Internationale des Chemins de Fer, Paris.
USIS	United States Information Service, Paris.
VDR	La Vie du Rail, Paris.

**Algunas fuentes gráficas llevan la mención «Foto CCI» y corresponden a reproducciones de diversos archivos. A continuación se menciona el origen de tales documentos:**

p. 18, n.º 5	Sacado de <i>L'Illustration</i> .
p. 20, n.º 1	Bibliothèque des Arts Décoratifs, Paris.
p. 20, n.º 3	Bibliothèque des Arts Décoratifs, Paris.
p. 20, n.º 4	Sacado de Jacques Gréber, <i>L'Architecture aux Etats-Unis</i> .
p. 28, n.º 7	Bildarchiv. Ost. Nationalbibliothek.
p. 30, n.º 1	Sacado de Alexandre Marcel, <i>Orientalisme et architecture contemporaine</i> .
p. 34, n.º 2	Musée de Compiègne.
p. 36, n.º 5	Kunstabtheke Staatl. Museum Preussischer Kulturbesitz.
p. 38, n.º 5	Archives SNCF.
p. 42	Bibliothèque Nationale, Estampes.
p. 44, n.º 2	Sacado de Le Corbusier, <i>Urbanisme</i> .
p. 46, n.º 4	Archives SNCF.
p. 54, n.º 2	Sacado de H. Howard, <i>La cité-jardin de demain</i> .
p. 54, n.º 4	Sacado de <i>La science des plans de villes</i> .
p. 56, n.º 1	Harvard University Library, Cambridge.
p. 56, n.º 5	Sacado de <i>Harper's weekly</i> , 1874.
p. 56, n.º 6	Sacado de O. Jensen, <i>Railroads America</i> .
p. 78, n.º 6	National Archives.
p. 78, n.º 7	Chemins de fer Suédois.
p. 84, n.º 3	Sacado de O. Jensen, <i>Railroads America</i> .
p. 110, n.º 1	Sacado de <i>L'Illustration</i> .
p. 110, n.º 3	Document Robert et Reichen.

Finalmente, y a pesar de nuestra preocupación por llegar a la fuente de todos los documentos que se publican aquí, se han podido deslizar algunos errores de atribución. Si es así, rogamos al lector y a los autores de esos documentos que tengan la bondad de excusarnos.